This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Скальковскій

Русская Торговля въ Тихомъ Океанѣ

d Русс. лит.
№ 242
№

...ОВЛЯ

ОКЕАНЪ

Сходящіи въ море въ кораблях, творящая дѣланія въ водахъ многихъ,—тіи видѣша дѣла Господня и чудеса его во глубинѣ.

Псаломъ CVI.

О если-бы оные труды, попеченія, иждивенія и неизчетное многолюдство, которое война похищаетъ и истребляетъ, въ пользу мирнаго и ученаго мореплаванія употреблены были, то бы не токмо неизвѣстныя еще въ обитаемомъ свѣтѣ земли, не токмо подъ неприступными полюсами со льдомъ соединенные берега открыты; но и дна морскаго тайны, рачительнымъ человѣческимъ снисканіемъ кажется изслѣдованы бы были! Взаимнымъ сообщеніемъ избытковъ коль много приросло наше блаженство, и день ученій колико ясніе возсіялъ бы откровеніемъ новыхъ естественныхъ таинствъ.

Ломоносовъ.

600002601F

РУССКАЯ ТОРГОВЛЯ

въ

ТИХОМЪ ОКЕАНѢ

Сходящіи въ море въ кораблях, творящая дѣланія въ водах многих,—тіи видѣша дѣла Господня и чудеса его во глубинѣ.

Псаломъ CVI.

О если-бы оные труды, попеченія, иждивенія и неизчетное многолюдство, которое война похищаетъ и истребляетъ, въ пользу мирнаго и ученаго мореплаванія употреблены были, то бы не токмо неизвѣстныя еще въ обитаемомъ свѣтѣ земли, не токмо подъ неприступными полюсами со льдомъ соединенные берега открыты; но и дна морскаго тайны, рачительнымъ человѣческимъ списканіемъ кажется изслѣдованы бы были! Взаимнымъ сообщеніемъ избытковъ коль много приросло наше блаженство, и день ученій колико яснѣе возсіялъ бы откровеніемъ новыхъ естественныхъ таинствъ.

Ломоносовъ.

К. СКАЛЬКОВСКІЙ.

РУССКАЯ ТОРГОВЛЯ

ВЪ

ТИХОМЪ ОКЕАНѢ.

Экономическое изслѣдованіе русской торговли и мореходства въ Приморской области Восточной Сибири, Кореѣ, Китаѣ, Японіи и Калифорніи

С.-ПЕТЕРБУРГЪ
ТИПОГРАФІЯ А. С. СУВОРИНА, ЭРТЕЛЕВЪ ПЕР., Д. № 11—2
1883

BODLEIAN
P
23 OCT 1978
LIBRARY

ПРЕДИСЛОВІЕ.

Еще лѣтописецъ временъ Алексѣя Михайловича, сосланный въ Сибирь сербъ Крыжаничъ, доказывалъ, что намъ надобно вести активную торговлю съ Азіей и что мы можемъ иногда дешевле пріобрѣтать многіе товары, покупая ихъ изъ Остъ-Индіи, Китая и Бухары, нежели получая отъ нѣмцевъ. Крыжаничъ указывалъ на шелкъ и шелковыя ткани, хлопчатую бумагу и бумажныя ткани, драгоцѣнные камни, сахаръ и пряности, какъ на такіе, которые могли бы сдѣлаться предметомъ активной торговли. Къ сожалѣнію, прошло почти двѣсти лѣтъ, а мысль Крыжанича только начинаетъ еще мало по малу осуществляться на дѣлѣ, встрѣчая многочисленныя препятствія.

Съ тою же медленностью прививалась на практикѣ и мысль воспользоваться для русской торговли Тихимъ или Восточнымъ океаномъ. Съ тѣхъ поръ какъ океанъ этотъ былъ впервые въ XVII столѣтіи достигнутъ козакомъ Москвитинымъ, можно указать лишь на робкія и непослѣдовательныя попытки. Уже ставъ твердо ногою на этомъ океанѣ, мы ждали слишкомъ сто лѣтъ, чтобы при Екатеринѣ, въ 1786 году, признали необходимость въ отправленіи русской экспедиціи вокругъ свѣта. Дѣло однако ограничилось разговорами и осуществилось лишь когда Крузенштернъ, возвратясь въ 1799 году изъ службы въ англійскомъ флотѣ, гдѣ онъ совершилъ плаваніе къ берегамъ Китая, представилъ свой проектъ о сообщеніи моремъ нашихъ европейскихъ портовъ съ восточными.

Но и послѣ экспедиціи Крузенштерна Тихій океанъ посѣщался только военными судами, оставаясь въ монопольномъ

пользованіи Россійско-американской компаніи. Мы не будемъ разбирать дѣятельности этой компаніи, обратившейся мало по малу изъ россійской въ нѣмецко-финнскую; замѣтимъ только, что даже въ одинъ изъ наиболѣе цвѣтущихъ для компаніи годовъ, 1846-й, когда былъ открытъ Аянскій портъ и сообщеніе его съ Якутскомъ обезпечено, она имѣла въ Тихомъ океанѣ только 9 небольшихъ судовъ, въ томъ числѣ 2 парохода. Доходы компаніи простирались до 997,483 руб., расходы до 873,435 руб., а вся чистая прибыль отъ монополіи до 124,048 рублей! И это уже въ такое время, когда англичане открыли доступъ европейскимъ судамъ въ важнѣйшіе порты Китая.

Незначительности русской торговли и русскаго судоходства въ Тихомъ океанѣ содѣйствовало и то обстоятельство, что мы до конца 50-хъ годовъ держались въ самыхъ сѣверныхъ частяхъ его, хотя неопредѣленность разграниченія по Нерчинскому трактату оставляла за Россіею полное право на возвращеніе отъ Китая Амурскаго бассейна. Важность обладанія этимъ бассейномъ очень хорошо сознавали и Петръ Великій, и Екатерина, мнѣнія о необходимости возвращенія намъ Амура періодически доходили до Петербурга, но подобное предпріятіе требовало значительныхъ затратъ и достаточнаго числа войскъ, на что тогда не имѣлось ни средствъ, ни удобствъ въ передвиженіи. Поэтому правительство могло только тянуть дѣло до болѣе благопріятныхъ обстоятельствъ.

На бездѣйствіе повліяли отчасти и географическія заблужденія. Лаперузъ въ 1783 году и Браутонъ въ 1793 году, вслѣдствіе недостаточно точнаго изслѣдованія, признали, что Японское море не имѣетъ сообщенія съ Охотскимъ и Сахалинъ есть полуостровъ, соединяющійся съ материкомъ посредствомъ низменнаго перешейка-отмели. На основаніи такихъ заключеній всѣ дальнѣйшія попытки къ водворенію въ этихъ мѣстахъ были оставлены вплоть до 1849 года.

Впрочемъ, по мнѣнію нѣкоторыхъ, ошибка Лаперуза и Браутона невольнымъ образомъ послужила къ выгодѣ Россіи, потому что иначе — какъ знать! — на мѣстѣ нынѣшнихъ Николаевска, Владивостока или Новгородскаго поста не красовались ли бы иностранные торговые города, въ родѣ Шанхая и Гонъ-

Конга, и вся Восточная Сибирь, сдѣлавшись ихъ экономическою данницею, не потеряла ли бы для Россіи все свое значеніе, причемъ мы постоянно были бы угрожаемы съ востока могущественнымъ европейскимъ противникомъ. «Быть можетъ, говоритъ по этому случаю одинъ писатель, Восточная Сибирь съ Забайкальемъ, при такихъ условіяхъ, и выиграла бы въ своемъ экономическомъ развитіи, но государство русское относительно свободы и самостоятельности своихъ политическихъ дѣйствій, вѣроятно, во многихъ случаяхъ чувствовало бы себя стѣсненнымъ несравненно болѣе чѣмъ нынѣ».

Захваченное врасплохъ неожиданно возникшимъ съ 40-хъ годовъ въ громадныхъ размѣрахъ торговымъ движеніемъ въ водахъ Тихаго океана и китайскихъ морей, мы оставались равнодушными, утѣшая себя, что по крайней мѣрѣ Восточная Сибирь, по невозможности входа въ Амуръ, защищена отъ всякихъ враждебныхъ на нее покушеній съ моря. Но заблужденіе насчетъ недоступности Амура разсѣялось, когда Невельскому удалось доказать, что Сахалинъ островъ. Спать уже болѣе не приходилось.

Событія быстро пошли тогда одно за другимъ: занятіе устьевъ Амура повлекло за собою присоединеніе Южно-Уссурійскаго края и Сахалина, а близкія сношенія по этому случаю съ Китаемъ и Японіей вызвали возникновеніе нашей торговли и внутри этихъ странъ. Торговля эта далеко, однако, не установилась еще прочно, даже съ Китаемъ, не смотря на вѣковыя сношенія съ послѣднимъ. Въ то время, когда, казалось, наши купцы устроились надолго въ самомъ сердцѣ Китая, одинъ съ виду маловажный фактъ доказалъ, что русская активная торговля и здѣсь не можетъ считать себя въ безопасности отъ соперничества иностранцевъ.

Наши торговые дома вели уже болѣе десяти лѣтъ прямыя сношенія Ханькоу съ Москвою, какъ имъ явился конкуррентъ въ торговомъ домѣ Кнопа, отправившемъ пароходъ изъ Ревеля черезъ Суезъ въ Ханькоу для покупки тамъ байховаго чая и предложившемъ чаеторговцамъ въ Россіи весьма выгодныя условія. При заказахъ у ханькоускихъ коммисіонеровъ русскимъ чаеторговцамъ приходится тотчасъ трассировать векселя

на покупку требуемаго чая. Стоило г. Кнопу принять заказы въ кредитъ, разсчитывая только 2% коммисіонныхъ и 8% въ годъ со дня сдачи полученнаго имъ изъ Ханькоу чая, чтобы сразу, въ 1875 году, взять 3/7 всего морскаго вывоза чая въ Россію въ свои руки. Фактъ, что соперникъ, едва появившійся на сценѣ, успѣлъ отнять у русскихъ купцовъ въ Китаѣ почти половину ихъ торговли, не доказываетъ ли, что торговля эта не имѣетъ еще крѣпкаго основанія?

Въ числѣ устоевъ, недостававшихъ нашей торговлѣ, одно изъ первыхъ мѣстъ занимало отсутствіе постояннаго и по возможности срочнаго сообщенія моремъ между европейскими портами Россіи съ ея тихо-океанскими владѣніями, а равно съ важнѣйшими портами Тихаго океана. Послѣ различныхъ неудачныхъ попытокъ для пополненія означеннаго пробѣла, Обществу Добровольнаго флота пришла, наконецъ, въ 1880 г., благая мысль послать нѣсколько своихъ пароходовъ въ Тихій океанъ, чтобы попробовать установить на болѣе широкихъ началахъ постоянныя торговыя сношенія между черноморскими портами Россіи съ одной стороны и портами Приморской области Восточной Сибири, Японіи и Китая — съ другой.

Публикаціи объ этомъ Общества соблазнили насъ; мы уже дважды плавали на русскихъ пароходахъ, открывавшихъ «новые пути» для русской торговли, и намъ казалось весьма подходящимъ воспользоваться случаемъ посѣтить подъ русскимъ флагомъ нашу дальнюю восточную окраину.

Мы не желали, однако, ѣхать празднымъ туристомъ, наши прежніе труды и сочиненія—напримѣръ, книги о Суэзскомъ каналѣ, о срочномъ и почтовомъ пароходствѣ,—давали право думать, что и въ данномъ случаѣ мы можемъ сдѣлать нѣсколько наблюденій и изслѣдованій, которыя останутся не безъ пользы для развитія въ будущемъ русской торговли на дальнемъ Востокѣ. Намъ хотѣлось выяснить, насколько вопросъ о русской торговлѣ въ Тихомъ океанѣ подвинулся впередъ съ того времени, какъ Россія заняла тамъ совершенно новое положеніе.

Директоры Канцеляріи министра финансовъ А. Н. Мицкевичъ и Департамента торговли и мануфактуръ Н. А. Ермаковъ помогли намъ осуществить наше желаніе. Они исходатайство-

вали у бывшаго министра финансовъ генералъ-адъютанта Грейга порученіе изслѣдовать русскую торговлю въ Тихомъ океанѣ. Это порученіе, кромѣ доставленія матеріальныхъ средствъ для путешествія, облегчало намъ поѣздку, обязывая дипломатическихъ агентовъ, а равно мѣстную русскую и заграничныя администраціи помогать зависящими отъ нихъ средствами. Общество для содѣйствія русской промышленности и торговлѣ, котораго мы долгое время были секретаремъ, также оказало намъ посильную помощь. Предсѣдатель Правленія Общества Добровольнаго флота, К. П. Побѣдоносцевъ, предоставилъ безплатное пользованіе пароходами Общества и пригласилъ служащихъ въ Обществѣ помогать намъ указаніями и совѣтами.

Собранный нами во время командировки матеріалъ о русской торговлѣ въ Тихомъ океанѣ и составляетъ предметъ настоящей книги, расходы изданія которой г. министръ финансовъ Н. Х. Бунге приказалъ принять на счетъ казны. Происхожденіе нашей книги объясняетъ характеръ ея—это не подробное изслѣдованіе китайской или японской торговли, даже не полное изслѣдованіе русской торговли, такъ какъ послѣдняя въ большинствѣ случаевъ лишь зарождается, но скорѣе обсужденіе того, какъ могла бы развиться русская торговля въ Тихомъ океанѣ и чего недостаетъ ей для того, чтобы соотвѣтствовать экономическимъ нуждамъ и средствамъ Россіи. Обсужденіе это сдѣлано подъ свѣжимъ впечатлѣніемъ, полученнымъ на мѣстѣ, гдѣ произведены были наблюденія.

Но такъ какъ наблюденія одного лица всегда неполны и такъ какъ между временемъ нашей поѣздки и появленіемъ книги прошелъ довольно значительный промежутокъ времени, отчасти необходимый для составленія и изданія подобнаго труда, отчасти вызванный тѣмъ обстоятельствомъ, что авторъ отвлекался другими служебными и литературными занятіями, то пришлось пополнить свѣдѣнія собранныя на мѣстѣ данными, почерпнутыми изъ другихъ источниковъ.

Въ этомъ случаѣ насъ стѣснялъ не недостатокъ, а изобиліе матеріаловъ. Литература не только о Китаѣ и Японіи вообще, но даже объ ихъ промышленности и торговлѣ чрезвычайно обширна. У насъ, конечно, не было и въ мысляхъ свести этотъ

матеріалъ въ одно стройное описаніе, мы ограничились позаимствованіемъ лишь тѣхъ фактовъ, которые, казалось, могли интересовать русскую торговлю въ настоящемъ или близкомъ будущемъ; нѣкоторыя свѣдѣнія взяты нами какъ полезныя справки для лицъ пожелавшихъ имѣть дѣла въ портахъ Тихаго океана. Этимъ объясняется отрывочность многихъ нашихъ указаній. Неслѣдуетъ упускать изъ виду, что сочиненіе наше не есть спеціальная монографія, а отчетъ о довольно кратковременной поѣздкѣ, срокъ которой былъ согласованъ съ отпущенными для того средствами.

Мы, впрочемъ, не ограничились тѣмъ, что̀ собрали непосредственно во время пути или нашли въ печатныхъ сочиненіяхъ, но насколько возможно дополнили статистическія и справочныя свѣдѣнія изъ указаній періодической печати и изъ торговыхъ циркуляровъ. Мы также воспользовались всѣми консульскими донесеніями, какія нашлись въ департаментахъ азіятскомъ и торговли и мануфактуръ. Для Китая намъ были драгоцѣнны указанія К. А. Скачкова, который простеръ свою любезность до того, что, находясь уже на одрѣ смерти, прокорректировалъ всѣ главы нашей книги, касающіяся Китая.

Мы можемъ только пожалѣть, что такого же знатока-цензора не нашлось для прочихъ отдѣловъ нашего труда, но убѣждены, что лица, которыя поинтересуются имъ, простятъ невольныя ошибки въ замысловатой орѳографіи японскихъ и корейскихъ названій, а равно и всякіе другіе промахи, неизбѣжные въ изслѣдованіи, трактующемъ о предметѣ новомъ и малоизвѣстномъ.

К. Скальковскій.

С.-Петербургъ,
1-го іюля 1883 г.

СОДЕРЖАНІЕ.

Предисловіе V

ГЛАВА I. Южно-Уссурійскій край. Южно-Уссурійскій край, его характеристика. — Населеніе и вопросъ о колонизаціи. — Манзы и другіе инородцы. — Владивостокъ, достоинства его порта. — Торговля Владивостока, общій оборотъ, вліяніе иностранцевъ.—Значеніе porto-franco.—Привозные товары: мука, спиртъ, табакъ и пр. 1

ГЛАВА II. Вывозные товары: морская капуста, трепанги, рыбные продукты, панты, мѣха, женьшень, лѣсъ.—Исторія лѣснаго вопроса и необходимость разрѣшенія вывоза лѣса.—Каменный уголь.—Золото.—Банкирскія и монетныя операціи.—Сухопутная перевозка, проектъ желѣзной дороги. — Страхованіе. — Почта и телеграфъ. — Морская перевозка и фрахты.—Административныя реформы 35

ГЛАВА III. Устье Амура. — Значеніе Амурскаго края. — Дороговизна.—Николаевскъ, его портъ.—Торговли и судоходство Николаевска, участіе въ торговлѣ иностранцевъ.—Амурскій лиманъ.—Де-Кастри и его значеніе въ будущемъ 64

ГЛАВА IV. Камчатка и Охотское море. Причина упадка промысловъ въ Камчаткѣ и Охотскомъ морѣ. — Петропавловскъ, Гижига, Охотскъ, ихъ порты и торговля.—Компанія Филипеуса.—Китобойство, его современное положеніе.—Командорскіе острова и котиковый промыселъ.—Мѣры противъ хищнической эксплуатаціи иностранныхъ промышленниковъ 77

ГЛАВА V. Островъ Сахалинъ. Экономическія условія острова: хлѣбопашество, скотоводство, лѣса, рыбная ловля, капустный промыселъ.—Каменный уголь, Дуйскіе копи и ихъ современное состояніе.—Посты Дуэ и Корсаковскій, ихъ порты.—Ссыльно-каторжные и вопросъ объ организаціи каторжныхъ работъ 93

ГЛАВА VI. Корея. Открытіе Кореи для европейской торговли.—Положеніе въ Кореѣ промышленности.—Корейская монета.—Торговля Японіи съ Кореей.—Значеніе Кореи для Россіи, пограничныя сношенія.—Новгородскій постъ 110

ГЛАВА VII. Китай. Прогрессъ въ Китаѣ; въ чемъ именно сказалось подражаніе европейскимъ порядкамъ.—Общій оборотъ китайской торговли, участіе въ ней различныхъ государствъ.—Участіе иностранныхъ торговыхъ домовъ.—Роль въ торговлѣ англичанъ, нѣмцевъ, американцевъ, французовъ, итальянцевъ и др. народностей 122

ГЛАВА VIII. Исторія русско-китайской торговли.—Возникновеніе сношеній, караваны въ Пекинѣ, кяхтинскій торгъ, ихъ недостатки.—Открытіе русскимъ доступа во внутренній Китай и дозволеніе ввоза чая по европейской границѣ.—Новѣйшіе договоры съ Китаемъ, ихъ выгоды и недостатки.—Чифуская конвенція.—Петербургскій трактатъ . . 138

ГЛАВА IX. Вывозъ товаровъ изъ Китая.—Чай и его производство въ Китаѣ; конкурренція, встрѣчаемая китайскимъ чаемъ въ чаѣ, производимомъ въ другихъ странахъ. — Потребленіе чая въ Россіи. — Нижегородская ярмарка и характеръ чайной торговли въ Россіи 172

ГЛАВА X. Русская торговля чаемъ внутри Китая.—Чайный сезонъ. Укупорка чая. — Положеніе торговли байховыми чаями, ея будущее.—Попытка сбывать русскіе чаи въ Западной Европѣ.—Фабрикація кирпичныхъ чаевъ.—Полѣнчатый и прессованный чаи.—Шелкъ.—Сахаръ, леденецъ, соломенныя и фарфоровыя издѣлія 196

ГЛАВА XI. Привозные товары.—Мануфактурные товары, значеніе въ привозѣ ихъ Англіи, вліяніе внутреннихъ пошлинъ.—Сбытъ русскихъ мануфактурныхъ произведеній въ Китаѣ.—Опіумъ.—Металлы и металлическія издѣлія.—Съѣстные припасы.—Каменный уголь и керосинъ.—Лѣсной товаръ 223

ГЛАВА XII. Торговля въ портахъ, имѣющихъ значеніе для Россіи.—Шанхай, его значеніе.—Ханькоу, его торговые обороты.—Русская торговля въ Ханькоу: привозные товары.—Байховые чаи.—Обозрѣніе послѣднихъ чайныхъ сезоновъ.—Кирпичный чай.—Цзю-цзянъ 244

ГЛАВА XIII. Фучао, его значеніе для чайной торговли.—Исторія водворенія русской торговли въ Фучао.—Байховые чаи.—Кирпичные чаи . 279

ГЛАВА XIV. Тянь-Цзинъ, его торговое значеніе.—Торговля морской капустой, шерстью и плетеной соломой; участіе въ ней русскихъ.—Переотправка русскими чаевъ.—Путь черезъ Монголію, его недостатки.—Торговля Калгана и Кяхты.—Чифу 296

ГЛАВА XV. Судоходство въ открытыхъ китайскихъ портахъ.—Перевозка чая, гонка пароходовъ.—Фрахты.—Нагрузка, доки и пр.—Эмиграція китайцевъ, вопросъ о куліяхъ и значеніе его для судоходства въ Китаѣ 316

ГЛАВА XVI. Китайская денежная система.—Колебаніе курса серебра.—Вѣсы и мѣры въ Китаѣ.—Вексельные курсы.—Переводы изъ Россіи денегъ.—Банки въ Китаѣ.—Страхованіе.—Желѣзныя дороги, телеграфъ и почта.—Консула и китайская администрація. 335

ГЛАВА XVII. Японія. Экономическое положеніе Японіи.—Общій оборотъ японской внѣшней торговли и участіе въ ней разныхъ націй.—Историческій очеркъ торговыхъ сношеній Японіи съ Россіей.—Взглядъ на будущее русской торговли въ Японіи.—Пересмотръ торговыхъ договоровъ 355

ГЛАВА XVIII. Вывозная торговля Японіи. Важнѣйшіе отпускные товары: чай; попытка распространить его въ Россіи.—Сбытъ японскихъ чаевъ въ Средней Азіи.—Шелкъ сырецъ, шелковичныя яички, морская капуста, камфора, растительный воскъ, бумага, каменный уголь, рисъ, фарфоровыя, лакированныя и др. издѣлія 374

ГЛАВА XIX. Привозные товары: мануфактуры, металлическія издѣлія, керосинъ, сахаръ, продукты скотоводства, лѣсъ и рыба.—Рыбная ловля японцевъ на Сахалинѣ. — Торговля важнѣйшихъ изъ открытыхъ для иностранцевъ портовъ: Нагасаки, Хокодате, Кобе и Іокогамы . . . 396

ГЛАВА XX. Монетная система.—Бумажныя деньги и мѣры противъ упадка ихъ курса.—Вексельные курсы.—Банки.—Судоходство.—Пароход-

ное общество «Мятцу-бичи» и его дѣятельность.—Прочія пароходныя общества.—Фрахты.—Доки.—Страхованіе.—Желѣзныя дороги, почта и телеграфъ 415

ГЛАВА XXI. Санъ-Франциско.—Прежнія сношенія русскихъ съ Калифорніей.—Экономическое положеніе Тихо-океанскихъ штатовъ.—Санъ-Франциско, его торговое значеніе.—Торговля Санъ-Франциско съ Восточною Сибирью. — Мѣховая торговля въ Санъ-Франциско и ея отношенія къ русскимъ владѣніямъ 432

ГЛАВА XXII. Срочныя пароходныя сообщенія въ русскихъ владѣніяхъ на Тихомъ океанѣ. Необходимость срочныхъ сообщеній для Приморской области и для развитія русской торговли въ Тихомъ океанѣ.—Существующіе въ Приморской области способы морскаго сообщенія.—Товарищество Амурскаго пароходства. — Частное пароходство по Амуру.—Проектъ устройства русскаго пароходнаго общества въ Китаѣ.—Компанія Шевелева.—Компанія Филипеуса.—Пароходство по р. Суйфуну 447

ГЛАВА XXIII. Добровольный флотъ, его дѣятельность по установленію сношеній съ Приморскою областью, Китаемъ и Японіей.—Тарифы на перевозку пассажировъ и грузовъ. — Положеніе Добровольнаго флота.—Русское общество пароходства и торговли.—Расходы пароходства въ пути. — Консульскіе сборы.—Суэзскій каналъ, Одесса и Севастополь. 466

Дополненія и Приложенія 493

Библіографія 512

ГЛАВА I.

Южно-Уссурійскій край.

Южно-Уссурійскій край, его характеристика. — Населеніе и вопросъ о колонизаціи.—Манзы и другіе инородцы.—Владивостокъ, достоинства его порта.—Торговля Владивостока, общій оборотъ, вліяніе иностранцевъ.—Значеніе porto-franco.—Привозные товары: мука, спиртъ, табакъ и пр.

Въ громадную территорію Южно-Уссурійскаго края, находящуюся между береговой линіей Японскаго моря отъ залива св. Владиміра до устья р. Тумень-Ула, китайской границей отъ устья этой рѣки до впаденія р. Сунгачи въ Уссури и прямой линіей отсюда къ заливу св. Владиміра, входятъ три округа Приморской области—Суйфунскій, Ханкойскій и Аввакумовскій, гражданское управленіе которыхъ еще не организовано. Край этотъ щедро надѣленъ природой, но въ то же время это край дикій, населенный чрезвычайно рѣдко; онъ принадлежитъ къ мѣстностямъ гористымъ, лѣсистымъ и обильно орошеннымъ. Климатическія условія его, по разнымъ причинамъ, далеко неблагопріятны и могутъ быть названы суровыми: средняя годовая температура Владивостока одинакова съ Вологдой. Въ частности, въ краѣ замѣчается длинная и холодная зима и поздняя весна; лѣтомъ же бываютъ сильнѣйшіе дожди, а также нерѣдко туманы, препятствующіе прозябанію хлѣбовъ по морскимъ склонамъ.

Лучшими мѣстностями для земледѣлія въ Южно-Уссурійскомъ краѣ считаются Ханкойскія степи, или пространство между западной стороной озера Ханка и среднимъ теченіемъ р. Суйфуна, а также долина р. Сучана. Ханкойскія степи представ-

ляютъ собой холмистую мѣстность, имѣющую тучную черноземную почву, прекрасныя пастбища и покрытую притомъ на возвышенностяхъ лѣсомъ. На пространствѣ этихъ степей, отличающихся здоровымъ климатомъ, сосредоточивается главнымъ образомъ населеніе края, разсѣянное затѣмъ по долинамъ рѣкъ и по военнымъ постамъ въ гаваняхъ морскаго прибрежья. На окраинахъ же Ханкойскихъ степей стоятъ два поселка, которые, по всѣмъ вѣроятіямъ, съ увеличеніемъ русскаго населенія и съ водвореніемъ здѣсь полной гражданственности, станутъ городами, это именно—постъ Камень-Рыболовъ, на западномъ берегу озера Ханка, гдѣ оканчивается водяной путь отъ Амура къ Владивостоку, и, лежащее почти на полпути между постомъ и Владивостокомъ, село Никольское. Изъ южныхъ гаваней Владивостокъ лежитъ ближе всѣхъ къ Ханкойскимъ степямъ, и это обстоятельство, при замѣчательномъ удобствѣ его гавани, имѣло существенное значеніе при выборѣ мѣста для порта, когда порѣшили перенести его изъ Николаевска. Иначе слѣдовало бы отдать предпочтеніе устройству порта въ заливѣ Посьетъ, который мало замерзаетъ и ближе расположенъ къ Кореѣ.

Хотя уже двадцать лѣтъ, какъ Южно-Уссурійскій край присоединенъ къ нашимъ владѣніямъ, но до сихъ поръ русское населеніе въ немъ, не считая войскъ и флотиліи, очень невелико. Число жителей въ краѣ, за исключеніемъ манзъ, приблизительная цифра которыхъ совершенно неизвѣстна (показанія о нихъ колеблются отъ 5 до 40,000), составляетъ около 20,000, при чемъ русскихъ не болѣе 9,500; изъ нихъ крестьянъ только 3,000, а казаковъ, переведенныхъ въ 1879 году изъ поселеній со средняго и нижняго теченія Уссури, 2,600 душъ. Корейцевъ, переселившихся въ наши предѣлы въ концѣ 60-хъ годовъ и живущихъ въ перемежку съ русскими, считается около 6,000. Причина слабости русскаго населенія—отдаленность и трудность пути чрезъ мало населенныя побережья Амура. Въ видахъ прочной колонизаціи этой страны, были изданы особыя правила для поселенія русскихъ и иностранцевъ въ Амурской и Приморской областяхъ, утвержденныя 27 апрѣля 1861 года. Правила эти относились: 1) до льготъ, предоставленныхъ лицамъ, переселившимся въ города; 2) до льготъ для сельскихъ обывателей. Дѣйствіе первыхъ продолжено въ 1881 году по 1 января 1886 года, а дѣйствіе вторыхъ—до 27 апрѣля 1891 года, съ тѣмъ, чтобы, по истеченіи этого срока, были представлены со-

ображенія къ полному устройству дѣла переселенія. Продленіе правилъ 1861 года, несомнѣнно, усилитъ притокъ переселенцевъ въ обѣ области.

И теперь если съ Уссури и поселеній около залива Ольги переселенцы уходятъ, то около Владивостока крестьяне (особенно малороссы) живутъ хорошо. Кромѣ крестьянъ русское населеніе образовалось еще изъ поддонковъ забайкальскаго казачества. По свидѣтельству мѣстныхъ властей и нашихъ путешественниковъ, среди казаковъ царятъ величайшій развратъ, поразительная лѣность и наклонность къ пьянству. Причина этого заключается въ томъ, что когда рѣшено было заселить новый край частью казаковъ по жеребью, то вынувшимъ таковой предоставлено было право замѣнять себя, по соглашенію, другими казаками, вслѣдствіе чего всѣ зажиточные казаки наняли вмѣсто себя бездомныхъ пьяницъ и бобылей. Этими послѣдними и заселилось отчасти теченіе Уссури.

Съ усиленіемъ числа прибывающихъ постоянно въ край китайцевъ и съ принятіемъ, въ то же время, со стороны китайскаго правительства цѣлаго ряда мѣръ явно враждебнымъ намъ, явилась настоятельная необходимость привлечь въ край крестьянъ изъ внутреннихъ губерній Россіи. Настоятельность рѣшенія вопроса о колонизаціи усилилась съ полученіемъ извѣстій отъ нашего повѣреннаго въ Пекинѣ, г. Каяндера, объ утвержденіи богдыханомъ доклада гиринскаго цзянь-цзюня о распашкѣ до 100.000 десятинъ пустопорожней земли между Сянь-Синомъ и нашею границею, въ 200 верстахъ отъ послѣдней, о сооруженіи въ Манчжуріи цѣлаго ряда укрѣпленій и т. п. Все это имѣло цѣлью обезпечить передвиженіе къ нашей границѣ китайскаго населенія. Подобныя мѣры, обезпечивая Китаю прочный базисъ на случай войны съ Россіею, въ то же время являлись серьезною угрозою цѣлости и безопасности нашихъ владѣній въ Сибири. Съ нашей стороны однако отвѣчать Китаю не такъ легко, ибо, по отдаленности края и дороговизнѣ переѣзда туда изъ Россіи, трудно разсчитывать на достаточное количество добровольныхъ переселенцевъ, вслѣдствіе чего необходимо отпускать ежегодно извѣстную сумму на колонизацію Уссурійскаго края на казеныя средства. Вопросъ этотъ дважды обсуждался въ государственномъ совѣтѣ, причемъ первый разъ былъ отклоненъ, по причинѣ недостаточности средствъ государственнаго казначейства, но затѣмъ, благодаря новому ходатайству генералъ-губернатора,

разсмотрѣнъ вновь и, въ концѣ концевъ, одобренъ. На основаніи этого въ видѣ опыта на три года положено теперь:

1) Съ 1882 года изъ губерній Европейской Россіи перевозить въ Южно-Уссурійскій край ежегодно по 250 семействъ насчетъ казны.

2) Отправка этихъ переселенцевъ назначается изъ Одессы, и всѣ попеченія объ ихъ отправленіи возлагаются на временнаго одесскаго генералъ-губернатора.

3) Въ Приморской области учреждается «переселенческій комитетъ», подчиненный мѣстному военному губернатору, для устройства переселенцевъ на новыхъ мѣстахъ.

4) Переселенцы до Одессы слѣдуютъ на собственный счетъ. Недоимки съ нихъ слагаются всѣ, безъ исключенія, съ освобожденіемъ прежнихъ ихъ обществъ отъ отвѣтственности по этимъ недоимкамъ.

5) Переселенцамъ отводится не менѣе пятнадцати десятинъ удобной земли на душу и не болѣе ста десятинъ на семью, съ правомъ пріобрѣтать землю по 3 р. за десятину.

6) Въ теченіи первыхъ пяти лѣтъ, со времени водворенія на новыхъ мѣстахъ, переселенцы освобождаются отъ платежа государственныхъ податей и повинностей, но съ обязательствомъ нести повинности общественныя.

7) На расходы по переселенію ассигнуется ежегодно: въ распоряженіе генералъ-губернатора Восточной Сибири 110,000 рублей и въ распоряженіе одесскаго временнаго генералъ-губернатора—325,000 рублей; сверхъ того, предполагается отпустить единовременно въ распоряженіе же генералъ-губернатора Восточной Сибири 70,000 рублей на постройку временныхъ помѣщеній для переселенцевъ, и въ распоряженіе одесскаго генералъ-губернатора 10,000 рублей на заготовленіе запасовъ домашнихъ и хозяйственныхъ орудій.

Самая перевозка будетъ происходить на судахъ Общества добровольнаго флота. Такимъ образомъ дѣло переселенія можно считать обезпеченнымъ, особенно, если одновременно будутъ уничтожены стѣсненія, встрѣчающіяся въ переселеніи изъ низовьевъ Амура. Организація переселенія на пароходахъ добровольнаго флота будетъ полезна еще тѣмъ, что уменьшитъ бродяжничество крестьянъ, двигающихся въ Южно-Уссурійскій край по Сибири. Надобно, однако, организовать переселеніе такъ, чтобы первоначально на пароходахъ привозились только ходоки

(выборные отъ крестьянъ) и лишь по избраніи послѣдними мѣстъ, удобныхъ во всѣхъ отношеніяхъ для поселенія, перевозились сами крестьяне, по возможности съ ихъ домашнимъ скарбомъ. Разныя наши губерніи имѣютъ совершенно разнообразныя условія хозяйства, которыя не могутъ быть примѣнены по произволу гдѣ угодно, и только одни крестьяне въ состояніи оцѣнить, насколько та новая мѣстность, которую они изберутъ въ Уссурійскомъ краѣ для своего поселенія, подходитъ къ той системѣ культуры, къ которой они наслѣдственно привыкли.

При прежней же казенной системѣ колонизаціи края случалось, что малороссіяне умирали съ голоду въ лѣсныхъ участкахъ, а вятскимъ переселенцамъ, всю жизнь не разставшимся съ топоромъ, доставались участки глубокаго чернозема, къ которому эти крестьяне не знали какъ и подступиться. Притомъ для переселенія чрезъ всю Сибирь требовалось отъ двухъ до трехъ лѣтъ перехода самаго тяжелаго для переселенцевъ, которые вслѣдствіе этого приходили въ край изнуренными, безпомощными голышами и сразу поступали на казенное продовольствіе, являясь такимъ образомъ не подспорьемъ, а лишнимъ бременемъ для края и правительства. Нынѣшнее переселеніе должно быть направляемо такъ, чтобы, отправясь изъ Одессы въ половинѣ марта, переселенцы могли бы быть на мѣстѣ уже къ концу мая мѣсяца, и такъ какъ въ этомъ краѣ холодное время наступаетъ лишь во второй половинѣ октября, то крестьяне, имѣя въ своемъ распоряженіи еще около пяти мѣсяцевъ, успѣютъ въ то же лѣто обстроиться, а къ слѣдующей веснѣ расчистить себѣ поля подъ запашку. При этомъ со стороны мѣстной администраціи потребуется, конечно; не стѣснять прибывшихъ переселенцевъ канцелярскими формальностями.

Для усиленія рабочихъ силъ въ краѣ, по словамъ нѣкоторыхъ мѣстныхъ жителей, очень полезно было бы перевести изъ Сахалина въ Владивостокъ и часть ссыльно-каторжныхъ (напримѣръ изъ поста Корсаковъ, гдѣ послѣдніе почти ничего не дѣлаютъ) и организовать изъ нихъ рабочій баталіонъ. Вышеозначенные рабочіе изъ каторжныхъ могли бы получать не свыше 30 коп. въ день, а китайцамъ платятъ теперь по $1^1/_2$ руб. Каторжные въ особенности были бы полезны въ казенныхъ постройкахъ, особенно при трудныхъ сооруженіяхъ укрѣпленій, на что употребляли сь до сихъ поръ преимущественно матросы. Каторжныя женщины, доставляемыя на пароходахъ, также

были бы очень полезны въ Владивостокѣ, гдѣ женское населеніе вообще весьма незначительно. Ссыльныя женщины, оставляемыя въ Владивостокѣ, имѣютъ очень хорошую репутацію: почти всѣ онѣ находятся въ услуженіи у частныхъ лицъ, по вольному найму. Ссыльныя эти составляютъ болѣе $^1/_5$ (22%) всего числа лицъ женскаго пола въ городѣ.

Кромѣ русскаго населенія въ краѣ имѣется еще нѣсколько финляндскихъ колонистовъ, которые перешли въ Владивостокъ изъ колоній въ бывшемъ Сучанскомъ округѣ, куда они были вызваны съ родины въ концѣ 60-хъ годовъ уполномоченнымъ отъ удѣльнаго вѣдомства, временно владѣвшаго землями въ этомъ округѣ. Пользы финляндцы не принесли никакой и дальнѣйшая колонизація ихъ безполезна.

Затѣмъ населеніе края, кромѣ бродячихъ инородцевъ, состоитъ изъ иностранцевъ: манзъ (китайцевъ), корейцевъ и торговцевъ изъ разныхъ мѣстъ Европы и Америки. До водворенія русскаго владычества Южно-Уссурійскій край находился въ номинальной только зависимости отъ Китая, и сюда стремились оттуда и изъ Манчжуріи промышленники, а также разные бѣглецы; кромѣ того, китайское правительство выселяло въ край преступниковъ и лицъ подозрительныхъ. Когда онъ перешелъ въ наши владѣнія, мы оставили манзамъ ихъ самоуправленіе и самосудъ и не обложили никакими податями; несмотря на это, положеніе манзъ сильно измѣнилось. Такъ какъ пекинское правительство одновременно запретило переходить въ наши предѣлы китайскимъ женщинамъ, то почти всѣ семейные манзы ушли изъ края, и проникать въ него стали только люди бездомные. Манзы относятся къ русскимъ враждебно и, считая насъ временными пришельцами въ краѣ, не признаютъ себя русскими подданными, что поддерживается тайными агентами китайскаго правительства. Живутъ манзы въ мѣстахъ глухихъ и по большей части въ одиночку; деревни манзовъ встрѣчаются крайне рѣдко. Въ отношеніи религіи они отличаются крайнимъ индеферентизмомъ, хотя наружно придерживаются буддизма. Занимаются они отчасти земледѣліемъ, преимущественно же звѣриными промыслами, добычей морской капусты, поисками и искусственнымъ разведеніемъ лѣкарственнаго корня женьшень, а еще больше — хищнической промывкой золота; наконецъ, манзы охотно занимаются торговлей. Вообще, всѣ промыслы края находятся въ ихъ рукахъ, и такъ какъ большая часть этихъ про-

мысловъ требуетъ значительныхъ передвиженій со стороны промышленниковъ, то нельзя считать манзъ вполнѣ осѣдлыми, тѣмъ болѣе, что они народъ безсемейный. Подобныя передвиженія, при дикости края и недостаткѣ въ немъ гражданской администраціи, служатъ причиной, что надзоръ за манзами почти невозможенъ и, какъ уже указано ранѣе, неизвѣстно даже приблизительно число всѣхъ манзъ.

Въ 1879 г., въ виду появленія многихъ злоумышленниковъ, приказано было манзамъ выдавать билеты по 3 руб. и за марку 60 коп. и на сборъ содержать переводчика. Одновременно владивостокская дума увѣдомила нашихъ консуловъ, что китайцы безъ паспортовъ будутъ высылаемы и постановила:

1) Билеты манзамъ выдавать лишь за поручительствомъ 3-хъ благонадежныхъ манзъ.

2) Въ теченіе года всѣ манзы должны выправить китайскіе паспорты, не имѣющихъ высылать моремъ или сухимъ путемъ на Хунъ-Чунъ.

3) Сдѣлать перепись манзамъ. Но попытка переписи не удались; не достигло также цѣли распоряженіе выдавать манзамъ особые билеты. Правда, билеты эти требуются, но поручиться за то, чтобъ предъявители ихъ были тѣ самыя лица, коимъ они выданы, нѣтъ никакой возможности, такъ какъ китайцы имѣютъ всегда по нѣсколько фамилій. Между тѣмъ манзы опасны, потому что даютъ притонъ, а иногда и помогаютъ въ тайнѣ манчжурскимъ разбойникамъ (хунгузамъ), которые прорываются въ край для грабежей и промывки золота; хунгузы эти вызвали даже въ 1868 году попытку возстанія со стороны манзъ. Все это не разъ давало поводъ высказывать желаніе, чтобы исключительному положенію манзъ былъ положенъ предѣлъ — или выселеніемъ ихъ на китайскую территорію и тщательной охраной границы, или введеніемъ ихъ въ разрядъ русскихъ подданныхъ. Пока, въ ожиданіи рѣшенія этого важнаго для края вопроса, число манзъ въ немъ увеличивается, и есть мѣстности, особенно удобныя для производства морскихъ промысловъ, какъ напр. по восточному побережью Уссурійскаго залива, гдѣ они вытѣсняютъ другихъ поселенцевъ. Во Владивостокѣ манзы населяютъ особый кварталъ. Несмотря на постоянныя сношенія ихъ съ русскими, они и здѣсь держатся совершенно отдѣльно. Сборы въ пользу города за разнаго рода про-

мыслы, а также пошлины за торговыя свидѣтельства, вноситъ лишь ничтожная часть манзъ.

Въ 1872 году, напримѣръ, китайскіе подданные исполняли повинности взносомъ въ Владивостокѣ:

За торговыя свидѣтельства	54 чел.
Въ городскую казну за лодки, телѣги, разн. ящики и проч.	514 »
Итого. . . .	568 чел.
а проживало китайцевъ	3,456 »
Слѣдовательно свободныхъ отъ налоговъ ихъ было .	2,888 чел.

Въ 1879 году европейское населеніе Владивостока, состоящее (кромѣ военныхъ) изъ 616 человѣкъ мужскаго пола, уплатило въ государственную и городскую казну 8,251 р. 21 к., а китайское, простирающееся до 3,456 человѣкъ, взнесло всего 8,971 р. 88 к.; слѣдовательно, на каждаго европейца пришлось по 6 р. 87 к., на каждаго китайца по 2 р. 59 к., хотя по закону никакого различія въ обложеніи для тѣхъ и для другихъ не установлено.

Существуютъ, впрочемъ, голоса и въ пользу пребыванія китайцевъ въ Южно-Уссурійскомъ краѣ. По словамъ защитниковъ, манзы доставляютъ всѣ овощи и безъ нихъ жизнь стоила бы еще дороже. Даже въ с. Никольскомъ приходится русскимъ крестьянамъ платить за курицу по 3 руб., за десятокъ яицъ 50 коп. и т. п. Китайцы поступаютъ также въ Владивостокѣ въ услуженіе. Мѣсячная плата хорошему лакею изъ китайцевъ доходитъ тамъ до 40 руб. Противники же манзъ видятъ въ нихъ только дурное. Всѣ обвиненія подробно сгруппированы г. Крестовскимъ въ его письмахъ. По словамъ противниковъ манзъ, стачки между китайцами безпрерывны. Они всегда дѣйствуютъ за одно, образуя какъ бы тайное общество. Отъ ихъ стачекъ между прочимъ чрезвычайно дорого сѣно, и содержаніе лошадей въ Владивостокѣ становится невозможнымъ. Манзы забрали въ руки всѣ ремесла и всю мелочную торговлю, а деньги вывозятъ изъ страны, обращая ихъ въ серебро по весьма низкому курсу.

Вопросъ о манзахъ довольно мудреный, тѣмъ болѣе, что по айгунскому трактату положеніе ихъ весьма неопредѣленное. Мы думаемъ, однако, что рѣзкія мѣры противъ манзъ излишни. Примѣръ Гонъ-Конга, гдѣ китайцевъ въ триста разъ болѣе про-

тивъ европейцевъ, доказываетъ, что политически избытокъ китайскаго населенія, при умѣніи съ ними обращаться, вовсе не опасенъ. Но, конечно, другое дѣло экономическая конкурренція китайскаго населенія мѣстному. Тутъ борьба гораздо труднѣе.

Въ распущенности манзъ виновата отчасти мѣстная администрація. Въ айгунскомъ трактатѣ есть статья, обезпечивающая за китайскими подданными свободное проживаніе въ краѣ на занятыхъ ими мѣстахъ, безъ подчиненія русскимъ властямъ, но эта статья относится только къ осѣдлому населенію. Между тѣмъ администрація за рубль выдавала каждому китайцу билетъ на проживаніе, что привело въ край отъявленныхъ мошенниковъ. Кромѣ того, было дозволено устройство картежно-игорныхъ домовъ за плату до 200 руб. въ мѣсяцъ, что тоже способствовало усиленію грабежей. Контрибуція эта шла исключительно въ пользу полиціи. Одною изъ мѣръ для усмиренія манзовъ должно быть поднятіе въ глазахъ сосѣднихъ китайскихъ властей авторитета нашего пограничнаго комиссара, проживающаго въ с. Никольскомъ.

Корейцы составляютъ полнѣйшую противоположность манзамъ; они сами искали русскаго подданства, охотно усвоиваютъ русскіе обычаи и языкъ и склонны къ принятію христіанства. Испытавъ частыя преслѣдованія у себя дома и терпя тамъ нерѣдко голодъ, корейцы не имѣютъ никакого тяготѣнія къ родинѣ. Къ сожалѣнію, въ 1869 году, когда они стали переходить въ наши предѣлы тысячами, мѣстныя власти, по случайнымъ обстоятельствамъ, вынуждены были остановить переселенцевъ, и съ той поры переселенія не возобновлялись. Корейцы—люди семейные; они очень смирны, трудолюбивы и прекрасные земледѣльцы. Живутъ они въ краѣ деревнями; во Владивостокъ же являются на временное жительство, чернорабочими. Въ юридическомъ отношеніи они сравнены съ государственными крестьянами. Что касается дальнѣйшаго переселенія къ намъ выходцевъ изъ Кореи, то хотя и нужно, чтобы главная масса удобныхъ земель осталась за русскимъ населеніемъ, но такъ какъ въ Уссурійскомъ краѣ и на Амурѣ у насъ пока еще въ землѣ избытокъ, то мы можемъ, безъ всякой опасности и стѣсненія для своихъ, принять нѣсколько десятковъ тысячъ корейцевъ; но селить ихъ, по мнѣнію г. Венюкова, слѣдуетъ не въ приморской полосѣ, а на сѣверъ отъ Ханка, хотя это и будетъ стоитъ денежныхъ жертвъ на переводъ эмигрантовъ подалѣе отъ границы.

Японцы также выражали желаніе къ намъ переселяться. На избытокъ этого послѣдняго переселенія нельзя разсчитывать, а польза отъ него была бы: это образцовые земледѣльцы и отъ нихъ есть чему поучиться нашимъ крестьянамъ; японцы, къ тому же, трудолюбивы и честны. Пока, впрочемъ, изъ Японіи являлись только публичныя женщины.

Одинъ изъ важныхъ вопросовъ при допущеніи инородцевъ къ колонизаціи было бы лучшее устройство начальнаго образованія и русскихъ училищъ. Въ с. Михайловскомъ, въ 250 верстахъ отъ Николаевска на Амурѣ, имѣлось уже училище для инородцевъ, хотя и крайне неудовлетворительно устроенное; въ другомъ училищѣ, въ Пуциловкѣ, обучались дѣти корейцевъ и, по разсказамъ, довольно успѣшно. Съ 1882 г. оба училища закрыты за неассигнованіемъ суммъ на содержаніе ихъ. Въ русскихъ селеніяхъ школъ нѣтъ вовсе.

Единственный городъ и портъ Южно-Уссурійскаго края—Владивостокъ; онъ находится въ центральной части залива Петръ Великій. Городъ расположенъ собственно на южной сторонѣ полуострова Муравьевъ-Амурскій, у бухты Золотой Рогъ, входъ въ которую чрезъ проливъ Босфоръ Восточный, отдѣляющій полуостровъ отъ острова Русскій. Полуостровъ Муравьевъ-Амурскій, гористый и каменистый, подобно только что названному острову, раздѣляетъ два обширныхъ залива—Амурскій и Уссурійскій, длина полуострова около 30 верстъ, а ширина его по большей части отъ 8 до 10 верстъ. Отъ ближайшаго города и притомъ только что учрежденнаго—Хабаровки, Владивостокъ отстоитъ на 978 верстъ, а отъ бывшаго областнаго центра—Николаевска на 1881 версту. Мѣстность подъ Владивостокомъ, подобно прочимъ южнымъ гаванямъ Сибирскаго поморья, отошла въ наше владѣніе по Пекинскому трактату 2 ноября 1860 года; но фактически гавани эти заняты были нами ранѣе: военный постъ Владивостокъ основанъ былъ лѣтомъ того же года командами съ военнаго транспорта «Манчжуръ» и корвета «Гридень». Портъ переведенъ во Владивостокъ изъ Николаевска на Амурѣ въ 1872—1873 годахъ, и съ той поры поселеніе стало разростаться очень быстро. Городовое положеніе 1870 года введено здѣсь въ 1876 году. Съ 1880 года Владивостокъ вмѣстѣ съ полуостровомъ Амурскимъ и островомъ Русскимъ составляетъ особое военное губернаторство, причемъ званіе губернатора соединено съ должностью главнаго командира портовъ Восточнаго океана.

Теперь во Владивостокѣ двѣ церкви—православная и лютеранская, около 500 домовъ (20 каменныхъ), рынокъ съ 155 лавками и до 8,800 жителей, причемъ женщинъ только 900. Почти половина всего населенія состоитъ изъ военно-служащихъ и ихъ семей; затѣмъ, немногимъ меньшее число приходится на туземцевъ, включая китайцевъ и корейцевъ. Иностранцевъ 118. Лавокъ и другихъ мѣстъ для продажи въ городѣ болѣе 220, причемъ почти ¹/₄ ихъ служитъ для продажи вина и крѣпкихъ напитковъ, что сразу характеризуетъ Владивостокъ, какъ портовый городъ, пользующійся притомъ porto-franco. Здѣсь имѣются двѣ гостинницы и даже отель, содержимый иностранцемъ. О развитіи города можно судить по тому, что городскихъ доходовъ поступило въ 1872 году 4,409 руб., а въ 1881 г. 29,227 руб., государственныхъ въ 1872 г. 3,250 р., въ 1879 г. 12,431 р.

Владивостокъ вытянутъ по сѣверному берегу бухты, на протяженіи почти 5 верстъ; увеличиться въ ширину ему препятствуютъ горы. Строился онъ безъ плана, и дома разбросаны въ безпорядкѣ: улицъ въ томъ значеніи, какое имъ обыкновенно придается, только одна. Груды камней и мусора, ямы встрѣчаются въ нихъ нерѣдко, такъ что ходить здѣсь въ темнотѣ далеко не удобно. Городское управленіе въ десять лѣтъ затратило впрочемъ на городское благоустройство 74,379 руб., не считая сооруженія зданій на 69,900 руб. и постройки за 16 тысячъ пристани, отъ которой, судя по отчету за 1878 г., ждало многаго. Оказалось, что пристань не только не приноситъ городу дохода, но ежегодно требуетъ до 500 рублей расхода на околку льда, освѣщеніе и проч. Деньги же 16 тысячъ должны считаться брошенными. На 1882 годъ дума снова ассигновала 10 тысячъ на улучшеніе дорогъ по городу. Строенія сосредоточиваются болѣе въ двухъ противоположныхъ концахъ города—Портовомъ и Госпитальномъ, въ промежуткѣ же тянутся мѣстами пустыри. Дома, не исключая казенныхъ, почти все одноэтажные и сложены наскоро и непрочно, безъ службъ и оградъ. Скотъ же пасется на открытомъ воздухѣ. По излишней сухости воздуха зимой и сырости—лѣтомъ, деревянныя строенія здѣсь крайне скоро ветшаютъ, такъ что необходимо возводить дома изъ кирпича или камня, который имѣется на мѣстѣ въ обиліи. Лучшіе дома въ городѣ принадлежатъ иностранцамъ; они помѣщаются на такъ называемой Набережной, близь рынка. Пристаней во Владивостокѣ считается три, изъ коихъ двѣ принадлежатъ мор-

скому вѣдомству, а третья, о которой сказано выше—городскому обществу. Городъ имѣетъ 9007 десятинъ земли, которая уступается желающимъ въ полную собственность по 3 коп. за квадр. сажень. Ближайшимъ поселкомъ къ Владивостоку служитъ расположенная отъ него въ двухъ верстахъ дер. Подгорная; деревня эта населена ссыльно-каторжными, на обязанности которыхъ лежитъ очистка нечистотъ въ городѣ. Поселенцы эти занимаются также огородничествомъ. Затѣмъ, собственно поселковъ на полуостровѣ не имѣется, если не причислять къ нимъ разъѣзянныхъ кое-гдѣ фанзъ. Пустынность полуострова зависитъ главнымъ образомъ отъ неудобства почвы для земледѣлія. На островѣ Русскомъ фанзъ гораздо болѣе, причемъ хозяева ихъ занимаются огородничествомъ, сбывая продукты промысла во Владивостокѣ. Кромѣ того, для продовольствія Владивостока манзы изъ долинъ Южно-Уссурійскаго края: Сучана, Чемуха, Майя-э, Лифуя-э, Домбия-э и другихъ, а также крестьяне п. Камень-Рыболова и Никольскаго привозятъ пшеницу, ячмень, овесъ, молоко и молочныя издѣлія, сѣно, буду и овощи; корейцы гонятъ въ Владивостокъ изъ окрестныхъ корейскихъ селеній рогатый скотъ и, наконецъ, манзы привозятъ изъ Хун-чуна китайскіе товары для употребленія манзамъ. Рогатый скотъ и лошадей въ значительномъ размѣрѣ гонятъ также изъ разныхъ городовъ Китая.

Ремесленниковъ-хозяевъ, по даннымъ 1879 года, считалось всего 34, подмастерьевъ же при нихъ 87. Ремесленное дѣло совершенно не развито, что сильно увеличиваетъ дороговизну жизни. Заводской промышленности почти не существуетъ. Въ городѣ имѣются только: 3 кирпичныхъ завода, вырабатывающихъ на сумму 40,000 р., пивоваренный заводъ, варящій пива въ годъ на сумму 57,000 р., паровая мукомольная мельница, вымалывающая на сумму 10,000 р., 2 кожевенныхъ завода, выдѣлывающихъ простую грубую кожу на сумму 3,000 р. Паровая мельница, открытая недавно, крайне полезна не только для города, но и для ближайшихъ поселковъ, такъ какъ мельницъ во всемъ Южно-Уссурійскомъ краѣ очень мало, и притомъ онѣ скоро гибнутъ—вѣтряныя отъ сильныхъ вѣтровъ, а водяныя отъ наводненій; къ сожалѣнію, на первыхъ порахъ своихъ дѣйствій мельница эта далеко не оправдала надеждъ, которыя соединялись съ ея устройствомъ. Для судовыхъ работъ въ порту существуютъ 4 кораблестроительныя мастерскія и механическое заведеніе съ

8 мастерскими. Если бы жизнь здѣсь была болѣе устроена, то въ жаркое лѣтнее время, когда команды страдаютъ отъ кровавыхъ поносовъ, военныя суда всѣхъ націй, вмѣсто Чифу, охотно заходили бы въ Владивостокъ. Подобная стоянка военныхъ эскадръ служила бы для города весьма важнымъ источникомъ дохода и оживляла бы городскую торговлю, какъ оживляетъ она торговлю Шанхая и др. портовъ.

Первоклассныя достоинства Владивостокскаго порта обусловливаются главнымъ образомъ смежностью двухъ такихъ обширныхъ и столь хорошо укрытыхъ отъ вѣтровъ водоемовъ, каковы бухта Золотой Рогъ и проливъ Босфоръ Восточный. Бухта Золотой Рогъ, представляющая собой дѣйствительно подобіе рога, вытянутаго съ юга на востокъ, имѣетъ въ длину до 6 верстъ, въ ширину же до $1^1/_2$ верстъ; глубина ея отъ 5 до 14 саженъ. Бухта окружена высокими горами, но самые берега по большей части отлоги, такъ какъ горы начинаются немного отступя отъ берега; грунтъ въ бухтѣ хорошій. Составляющій продолженіе Владивостокскаго рейда, проливъ Босфоръ Восточный имѣетъ въ длину до 9 верстъ, а въ ширину, при западномъ входѣ, 400 саженъ, при восточномъ же—3 версты; оба берега его гористы и образуютъ пять прекрасныхъ бухтъ (Патроклъ, Улиссъ, Діомидъ, Парисъ и Аяксъ), изъ коихъ двѣ находятся на островѣ Русскомъ. Глубина пролива по большей части около 15 саженъ. Наконецъ, дополненіемъ рейда служитъ бухта Новикъ, лежащая на западномъ концѣ острова Русскій, предъ входомъ съ моря въ Босфоръ Восточный; она вдается въ островъ на 9 верстъ и, подобно Золотому Рогу, окружена возвышенностями; ширина ея около 1 версты, а глубина отъ 5 до 7 саженъ. При такомъ обиліи гаваней, на Владивостокскомъ рейдѣ съ смежными бухтами можетъ помѣститься значительная военная эскадра и масса коммерческихъ судовъ. Всѣ эти суда могутъ выходить изъ порта при какомъ бы то ни было вѣтрѣ и во всякую погоду, ибо выходъ въ море открытъ чрезъ проливъ въ обѣ стороны.

Прекрасныя качества Владивостокскаго порта ослабляются, однако, значительно тѣмъ, что онъ закрытъ для навигаціи на цѣлыхъ 3 мѣсяца, а иногда и болѣе. Среднюю продолжительность навигаціи въ портѣ считаютъ въ 260 дней. Бухта Золотой Рогъ покрывается обыкновенно льдомъ въ началѣ декабря, а вскрывается около половины марта; Босфоръ Восточный замерзаетъ 2 недѣлями позже, а бухта Патроклъ, обращенная къ

востоку, никогда не замерзаетъ. Заливы Амурскій и Уссурійскій покрыты льдомъ отъ 2 до 3 мѣсяцевъ. Къ недостаткамъ Владивостока слѣдуетъ отнести бѣдность въ прѣсной водѣ. Прикаменистой почвѣ уровень воды въ колодцахъ не высокъ, и въ сильные холода они замерзаютъ. Управа тратитъ по 1,000 руб. въ годъ на устройство новыхъ колодцевъ. Наконецъ, для обороны Владивостокскій портъ требуетъ большаго числа укрѣпленій, такъ какъ имѣетъ выходъ въ двѣ стороны; притомъ онъ можетъ быть отрѣзанъ съ тылу непріятелемъ, въ случаѣ высадки его на полуостровѣ. Эти-то стратегическіе недостатки Владивостока подали въ концѣ 70-хъ годовъ мысль о переводѣ порта въ заливъ св. Ольги, находящійся верстъ на 450 на сѣверо-востокъ по морскому побережью. Дѣйствительно, гавань упомянутаго залива—Тихая Пристань, требуетъ для обороны очень немногаго, зато ни по размѣрамъ своимъ, ни по степени удобства для стоянки судовъ, а также въ качествѣ центра для торговли, она никоимъ образомъ не можетъ быть сравниваема съ Владивостокомъ. Мысль о переводѣ порта теперь оставлена, но она не могла не затормозить дѣло устройства молодаго города. Вмѣстѣ съ ожиданіемъ войны сначала съ Англіею въ 1878 г., затѣмъ съ Китаемъ въ 1880 г., она послужила причиною того, что домовъ въ Владивостокѣ мало выстроено съ 1876 по 1881 годъ. Но вотъ уже второй годъ, какъ извѣстно, что портъ остается во Владивостокѣ, и за это время вновь возведены нѣсколько казенныхъ и частныхъ домовъ; начинаютъ даже понемногу строить каменные дома, такъ какъ кирпичъ сравнительно не дорогъ.

Въ случаѣ войны, единственное мѣсто, куда русскія суда могли бы заходить за пополненіемъ запаса угля, провизіи и боевыхъ матеріаловъ — Владивостокъ. Японія, хотя и дружественно къ намъ расположенная, едва ли позволитъ судамъ воюющей державы дѣлать въ своихъ портахъ различнаго рода запасы, особенно принявъ во вниманіе давленіе Англіи, весьма вѣроятное. Успѣхъ нашихъ морскихъ операцій зависитъ, слѣдовательно отъ того, какими средствами обладаетъ Владивостокъ. Во Владивостокѣ два военныхъ порта—старый и новый; въ старомъ мастерскія и часть магазиновъ, въ новомъ—одни только магазины. Дока не было и потому для сколько-нибудь важныхъ починокъ по корпусу, равно какъ осмотра и окраски подводной части, суда наши должны отправляться въ Китай или

Японію. Но теперь недостатокъ этотъ исправленъ. Существовала мысль устроить сухой докъ, для чего по словамъ спеціалистовъ гавань Находка представляетъ замѣчательныя удобства, но окончательно рѣшено устроить докъ гидравлическій. Часть дока уже доставлена и собирается. Работа по изготовленію одной части дока (докъ будетъ состоять изъ трехъ такихъ частей), съ провозомъ изъ Англіи во Владивостокъ, обошлась приблизительно около 300,000 рублей. Общая же, предполагаемая стоимость дока съ эстокадой для высадки судовъ, около 2.000,000 руб., что, несмотря на всѣ преимущества гидравлическихъ доковъ сравнительно съ сухими, составляетъ гораздо меньшую стоимость противъ стоимости послѣднихъ. Подъемная сила трехъ соединенныхъ частей дока 4,500 тоннъ. Подъемъ и высадка судна на эстокаду производится въ весьма короткое время, именно въ 2 часа, что составляетъ незамѣнимое превосходство дока этой системы. На противовѣсѣ дока будетъ устроена мастерская, приводимая въ движеніе однимъ изъ двухъ локомобилей, служащихъ для выкачиванія воды.

Портовыя мастерскія, въ современномъ своемъ состояніи, суть простые деревянные бараки, расположенные на полуостровѣ. Число рабочихъ около 200 человѣкъ, изъ которыхъ $^2/_3$ матросовъ, остальные—вольнонаемные, исполняющіе, большею частью, разнаго рода черную работу. Всѣ мастерскія страшно загромождены и, по своимъ незначительнымъ размѣрамъ, не могутъ производить никакихъ серьезныхъ починокъ. Поэтому за всякою мелочью и въ мирное время приходится обращаться къ Японіи или Китаю.

Магазины, выстроенные изъ дерева и обшитые желѣзомъ, развиваютъ страшную температуру, и надобно опасаться, чтобъ груды матеріаловъ и запасовъ, сваливаемыхъ здѣсь, не испортились. Прекрасно снабженные одного рода предметами, они въ другихъ ощущаютъ крайній недостатокъ. Здѣсь, напримѣръ, огромные запасы тросу и почти вовсе нѣтъ парусины, очень дорогой на Востокѣ. Въ краѣ, весьма богатомъ лѣсомъ и, притомъ, превосходнымъ, магазины не имѣютъ его почти вовсе, и если что-нибудь понадобится, то приходится обращаться къ частнымъ поставщикамъ или заграницу. Почему бы не перевести сюда часть лѣсныхъ запасовъ петербургскаго и кронштадтскаго портовъ, гдѣ лѣсъ лежитъ безъ употребленія, гдѣ цѣнность его и

достоинство изъ года въ годъ понижаются и онъ переходитъ изъ одного разряда, высшаго, въ другой, низшій?

Для частныхъ судовъ никакихъ таможенныхъ пакгаузовъ не имѣется и необходимо устроить хотя таможенный дворъ для храненія и досмотра товаровъ, привезенныхъ во Владивостокъ. Теперь нѣтъ никакого присмотра, нѣтъ даже опредѣленныхъ мѣстъ для выгрузки. Выгрузка стоила въ 1881 г. съ борта 40 коп. съ тонны, на берегъ 1 руб. 50 коп. съ тонны. Для выгрузки имѣются корейскія шампунки и самое ограниченное число казенныхъ баржъ.

Портовыхъ расходовъ въ Владивостокѣ не полагается. Только за выгрузку баласта по числу ластовъ надобно платить въ пользу города. Столкновеній о портѣ между городомъ и морскимъ начальствомъ пока нѣтъ, что много зависитъ и отъ личныхъ качествъ завѣдывающаго морскою строительною частью.

Изрѣдка пароходы приходятъ въ Владивостокъ зимою, тогда они выгружаютъ товары въ бухтѣ Діомидъ, въ 8 верстахъ отъ города, и товары эти перевозятся затѣмъ по льду черезъ Золотой Рогъ въ городъ. Заботясь о пріобрѣтеніи удобныхъ мѣстъ въ портѣ. Общество добровольнаго флота, сверхъ устройства магазиновъ въ бухтѣ Діомидъ, вошло въ сношеніе относительно уступки ему со стороны города набережной и упраздненой земляной батареи въ мѣстности, называемой «Собачьимъ клубомъ». Берегъ здѣсь приглубый, мѣстность расположена недалеко отъ входа въ Золотой Рогъ и земляной валгангъ служитъ отличною оградою для магазиновъ.

Конечно, судя по операціямъ, которыя до сихъ поръ представлялись въ Владивостокѣ пароходамъ добровольнаго флота, въ этомъ складочномъ мѣстѣ не представляется большой надобности, потому что магазины въ бухтѣ Діомидъ вполнѣ достаточны для транзитнаго груза; но оно легко можетъ понадобиться въ близкомъ будущемъ, а къ тому времени мѣсто можетъ оказаться уже занятымъ. Вновь установившіяся отношенія Россіи къ Китаю, выгодныя для нашей торговли, недалекій конецъ замкнутости Кореи и наконецъ развитіе Уссурійскаго края легко могутъ вызвать такое расширеніе дѣятельности добровольнаго флота, которое необходимо имѣть въ виду постоянно.

До перевода военнаго порта во Владивостокъ вся цѣнность привоза туда была обыкновенно менѣе 100,000 руб., въ половинѣ же 70-хъ годовъ она дошла почти до 1.500,000 р. Въ пятилѣтіе

1877—1881 годовъ цѣнность эта, на ряду съ вывозомъ, представляла слѣдующія цифры (въ рублях):

	1876.	1877.	1878.	1879.	1880.	1881.
Привозъ .	1.154,781	1.054,000	2.185,000	2.018,000	2.742,200	3.175,199 *)
Вывозъ .	44,097 **)	113,428	104,521	263,388	260,096	220,000
Весь оборотъ	1.198,878	1.167,428	2.289,521	2.281,388	3.002,296	3.395,199

Вывезено было изъ Владивостока товаровъ въ навигаціи:

	1879.		1878.		1877.	
	пуд.	руб.	пуд.	руб.	пуд.	руб.
Морской капусты	227,592	227,592	62,800	57,350	140,360	97,008
Рыбы соленой	110	326	—	—	500	1,500
Икры	1	40	—	—	—	—
Рыбы сушеной	—	2,020	99	385	—	153
Рыбныхъ хрящей	12	500	—	—	—	—
Устрицъ	—	260	—	—	—	—
Шрисовъ	—	—	—	—	79	200
	паръ.		паръ.		паръ.	
Пантовъ	112	12,660	174	25,500	87	9,050
	пудъ.					
Костей тигровыхъ	1	30	1	30	—	—
» скотскихъ	1,750	750	—	—	—	—
Шкуръ выдровыхъ	—	6,700	—	—	—	—
» лисьихъ	—	—	—	—	—	350
Мяса соленаго	170	850	—	—	—	—
» сушенаго	—	—	10	30	—	24
Раковаго мяса	45	240	—	—	—	—
Крабовъ	—	—	296	1,273	3	21
Окороковъ	3	70	—	—	—	—
Роговъ оленьихъ	132	400	—	170	500	2,000
» бычачьихъ	—	—	—	—	—	620
Оленьихъ жилъ	5½	115	2	15	—	—
Каракатицы	—	—	—	—	37	756
Трепанговъ	250	6,281	84	2,070	10	80
Грибовъ	145	1,144	12	195	128	866
Лекарств. растеній	170	1,650	72	2,470	—	—
Масла травянаго	18	108	—	—	—	—
Кореньевъ	142	822	125	4,235	107	700
Смолы	9	30	—	—	—	—
Муки	—	—	250	900	—	—
Картофеля	1,000	1,650	200	75	—	100
Бобовъ	—	—	100	100	—	—
Табаку	3	30	—	—	—	—
Обуви китайск.	—	180	—	—	—	—
Одежды	—	—	—	613	—	—
	—	263,388	—	104,521	—	113,428

*) Изъ нихъ на 60 тыс. руб. привезено берегомъ.

**) Одной морской капусты.

О количествѣ товаровъ, привезенныхъ во Владивостокъ, имѣются у насъ точныя свѣдѣнія только за навигацію 1879 года.

	Количество.	На сумму. Рубл.
Алебастру	525 п.	1,575
Бильярдовъ	8	1,300
Бумаги писчей	—	6,214
» папиросной	—	3,220
» ватманской, картонной, протечной и оберточной	—	1,060
» китайской	—	3,995
Буры	5 п. 30 ф.	80
Ваксы	—	2,396
Ваты	357 п.	5,905
Вѣеровъ китайскихъ и японскихъ	4½ д.	45
Вермишели	372 п.	1,958
Винъ виноградныхъ разныхъ	—	38,447
Воды зельтерской и содовой	—	2,885
Гороху сушенаго и презервованнаго	—	1,008
Горчицы сарептской	—	330
» англійской	412 б.	194
Губки грецкой	—	300
Гумми-арабику	120 ф.	60
Гуттаперчи и гуттаперчевыхъ издѣлій	—	1,640
Деревянныхъ издѣлій	—	8,575
Досокъ грифельныхъ	5 дюж.	125
Жилъ оленьихъ	—	20
Жиру скотскаго	—	98
Замаски	131 пуд.	776
Сбруи конской	—	4,876
Игрушекъ	—	2,490
Издѣлій полотняныхъ	—	2,050
» бумажныхъ	—	59,467
» шерстяныхъ	—	106,528
» шелковыхъ	—	2,022
» мѣдныхъ	—	2,036
» желѣзныхъ	—	66,275
» чугунныхъ	—	4,780
Изюму	—	2,322
Икры паюсной осетровой	60 пуд.	2,144
Инструментовъ музыкальныхъ	—	4,182
Картъ игральныхъ русскихъ	—	900
Квасцовъ	—	210
Керосину	—	25,448
Кистей и щетокъ малярныхъ	—	1,120
Кирпичей	89,800 шт.	3,220
Клеенки	—	1,340
Клею рыбьяго	—	230
Книгъ	—	1,945
Ковровъ	—	1,575
Кожевенныхъ издѣлій	—	13,441
Канцелярскихъ принадлежностей	—	1,818

	Количество.	На сумму. Рубл.
Конфектъ мелкихъ	—	4,558
Коринки	—	500
Корицы и мускатныхъ орѣховъ	—	51
Кошмы	—	374
Красокъ	—	11,648
Крахмалу	—	1,220
Кофе	—	4,377
Крупы: гречневой	4,127 п.	7,033
» овсяной	262 п.	454
» манной и саговой	—	174
Лавроваго листу	—	160
Лампъ съ принадлежностями	—	2,521
Лимонаду	602 дюж.	3,841
Макаронъ и вермишели	—	1,200
Масла коровьяго	—	39,283
» столоваго	—	13,723
» деревяннаго	—	1,288
» костяннаго	—	135
» касторовaго	—	130
» прованскаго	—	2,449
» травяннаго	329 п.	2,611
Машинокъ для очищенія воды	13 шт.	260
» » вязанья чулокъ	1 шт.	200
» » дѣланія папиросъ	—	230
» сѣнокосныхъ	—	350
» пожарныхъ	4	1,250
» для укупорки бутылокъ	4	500
» кофейныхъ и точильныхъ	—	125
» швейныхъ	—	2,270
Матрасовъ	—	135
Мебели разной	—	6,936
Медикаментовъ европейскихъ	—	2,860
» китайскихъ	—	1,347
Меду	—	200
Мѣшковъ	—	2,505
Миндалю	—	790
Молока презервованнаго	—	2,021
Муки бѣлой разныхъ сортовъ	36,810 п.	115,722
» картофельной	5 п.	58
Мыла	—	22,824
Мяса соленаго	570 п.	5,675
Мѣлу	—	420
Нашатырю	—	430
Нитокъ разныхъ, шелку и вязальной бумаги	—	4,310
Овчинныхъ шкуръ	—	705
Одѣялъ	—	6,568
Обуви разной	—	38,202
Окороковъ	3,264 ф.	2,135
Охотничьихъ принадлежностей	—	5,575
Олифы	—	4,590

	Количество.	На сумму. Рубл.
Олова	4 п.	160
Обоевъ	—	8,540
Паровая мукомольная мельница	1 ш.	10,500
Папиросъ русскихъ » иностранныхъ	—	7,485
Парфюмерныхъ товаровъ	—	744
Перцу	129 п. 12 ф.	1,811
Пива Портера.	—	39,510
Піявокъ живыхъ	—	100
Пикулей	—	219
Платья европейскаго и китайскаго	—	54,123
Помпъ	—	220
Полушубковъ	—	3,144
Посуды разной	—	16,783
Пробокъ	—	1,762
Презервовъ и консервовъ	—	7,584
Провизіи китайской разной	—	2,017
Разныхъ товаровъ	—	34,349
Рису	19,710 п.	56,604
Ракетъ китайскихъ	—	775
Ружей дробовиковъ	24 шт.	460
» винчестеровъ	66 шт.	6,840
Рыбы презервованной	—	865
» сушеной	18 п.	184
» копченой	84 п.	326
» соленой	6,500	13,120
Саки (японское вино)	17½ п.	60
Сала машиннаго	331 п.	2,900
Сахару бѣлаго	—	129,180
» песочнаго и леденцу	—	10,361
Сардинъ	—	2,943
Свинцу	—	350
Серебра въ долларахъ и китайскихъ слиткахъ	—	177,050
Свѣчъ стеариновыхъ	—	27,985
Сѣмянъ разныхъ	—	150
Сигаръ иностранныхъ	—	5,864
Скипидару	—	165
Смолы древесной и газовой	—	2,950
Сои японской	—	786
Сала свинаго	—	220
Соли поваренной и столовой	—	11,274
Спичекъ	—	19,430
Стеколъ	—	7,750
Соды	—	40
Сыру	—	4,115
Табаку русскаго » иностраннаго	—	29,417
Тачекъ	—	590
Телеграфныхъ принадлежностей	—	4,000

	Количество.	На сумму. Рубл.
Телѣгъ	—	2,705
Толю	210	900
Точилъ	66 шт.	541
Тросу манильскаго и разныхъ веревокъ	—	4,510
Трубокъ курительныхъ	—	210
Угля каменнаго	—	33,200
Уксусу	—	2,780
Фонарей	—	1,775
Фарфоровыхъ издѣлій (японскихъ и китайскихъ)	—	1,000
Фруктъ сушеныхъ и консервованныхъ	—	3,649
» свѣжихъ	—	1,802
Хлороформу	2 п.	250
Хмѣлю	627	575
Хрящу рыбьяго	11 пуд.	110
Цементу	—	910
Цвѣтовъ искусственныхъ	—	685
Часовъ стѣнныхъ и столовыхъ	—	1,150
» золотыхъ и серебряныхъ	—	2,900
Чаю байховаго	—	10,950
» кирпичнаго	—	11,584
Чемодановъ	—	605
Чернослива	60 п.	1,090
Шафрану	2½ ф.	120
Шерсти	—	100
Шоколаду	600 ф.	775
Щетокъ разныхъ	—	310
Якорей	5 шт.	50
Спирту	661,879	115,450
Рому	33 п. 29 ф.	1,600
»	144 б.	
Коньяку	105 п. 27 ф.	6,473
»	1,144 б.	
Виски	36 б.	50
Виттерсу	192 б.	750
Кюммелю	12 п. 3 ф.	Цѣна вошла въ
Джину	12 б.	цѣнность спирта
Лаку спиртоваго	2 п. 27½ ф.	165
Разныхъ водокъ, наливокъ и настоекъ внутренняго приготовленія	52,805 б.	3,000
Всего на сумму	—	1.647,481 *)

Казалось бы, эти данныя достаточно утѣшительны для города, существующаго лишь 12 лѣтъ—каковъ Владивостокъ. Но достаточно взглянуть на то завидное мѣсто, которое онъ зани-

*) Разница съ показаннымъ выше итогомъ зависитъ отъ количества товаровъ, привезенныхъ берегомъ. Это надобно имѣть въ виду и при свѣдѣніяхъ, сообщаемыхъ далѣе изъ циркуляра Кунстъ-Альберса.

маетъ, и съискавъ пункты съ подобнымъ же географическимъ положеніемъ, посравнить ихъ въ торговлѣ. Тогда только уяснится, что для порта, стоящаго на перепутьи къ Японіи, Китаю, Кореѣ и Америкѣ—торговые результаты въ 2—3 милліона весьма малы. Не надо забывать, что Владивостокъ единственный пока портъ цѣлаго края.

Въ 1880 году привозъ сразу возросъ противъ всѣхъ предъидущихъ лѣтъ. Это зависѣло отъ открытія постоянныхъ дѣйствій добровольнаго флота, а также оттого, что, при натянутости отношеній нашихъ къ Китаю, въ порту было сосредоточено значительное число морскихъ и сухопутныхъ силъ. Во всякомъ случаѣ, и изъ приведенныхъ цифръ можно заключить то, что обороты Владивостока вообще возрастали, хотя погодно представляли крупныя колебанія. Какъ велико же въ этихъ оборотахъ участіе иностранцевъ, видно изъ сравненія суммъ, вносимыхъ ими и русскими купцами въ мѣстное казначейство, для перевода въ Петербургъ и Москву, съ цѣлью дальнѣйшей передачи денегъ заграницу. Капиталовъ этихъ было внесено въ 1877 году иностранцами на 577,000 р., русскими же только 64,000 р.; въ 1879 году—иностранцами 808,000 р., а русскими 74,000 р.; въ 1881 г. иностранцами внесено уже 1.657,620 руб., или на милліонъ болѣе чѣмъ въ 1877 г.

По свѣдѣніямъ, собраннымъ мѣстной фирмой Кунстъ-Альберсъ, немного болѣе $^1/_3$ всей цѣнности привоза въ 1879 году прибыло изъ ближайшаго порта — Нагасаки, и немного менѣе $^1/_3$ изъ Гамбурга, остальное же распредѣлялось главнымъ образомъ между Кронштадтомъ (казенный грузъ), Санъ-Франциско и Чифу. Въ 1880 году уже довольно значительная доля грузовъ принадлежала Одессѣ, откуда впервые были доставлены товары въ 1879 году крейсеромъ «Нижній-Новгородъ», слѣдовавшимъ на Сахалинъ съ ссыльно-каторжными. Судовъ прибыло въ 1879 году по собраннымъ нами официальнымъ свѣдѣніямъ 46, въ томъ числѣ съ баластомъ 6 и съ казеннымъ грузомъ 10. Суда эти были подъ флагами: русскимъ 5, германскимъ 13, англійскимъ 12, американскимъ 9, датскимъ 2, шведскимъ 2. Судовъ было: паровыхъ 17, парусныхъ 31. Такое же число судовъ ушло изъ Владивостока. Порты, откуда суда пришли и куда ушли, видны изъ слѣдующей таблицы:

	Пришло.	Ушло.
Нагасаки	8	11
Чифу	8	14
Николаевскъ	7	5
Кронштадтъ	6	—
Санъ-Франциско	3	1
Гамбургъ	3	—
Сахалинъ	3	2
О. Аскольдъ	2	3
Шанхай	2	—
Посьетъ	1	1
Охотское море	1	1
Одесса	1	1
Хокодате	—	4
Ольга	—	1
Камчатка	—	1

По цѣнности привоза важнѣйшую роль въ 1879 г. игралъ Нагасаки, по цѣнности отпуска—Чифу, куда главнымъ образомъ вывозилась капуста. Съ баластомъ ушло судовъ 17, но часть этихъ судовъ должна была найти грузы на Сахалинѣ и въ другихъ портахъ Приморской области.

За 1881 годъ изъ циркуляра фирмы Альберсъ можно заимствовать уже болѣе подробныя свѣдѣнія о привозной торговлѣ Владивостока. Непрерывное движеніе коммерческихъ судовъ началось 7-го апрѣля и окончилось 26-го ноября. Правда, первымъ въ спискѣ занесенъ пароходъ, прибывшій 23-го января, а послѣднимъ — 30-го декабря; но эти оба случая надо признать исключеніемъ, въ виду большого перерыва въ движеніи судовъ, именно съ 23-го января по 7-е апрѣля и съ 26-го ноября по 30-е декабря. Если предположить, что пароходъ, вошедшій въ портъ 26-го ноября, употребилъ на выгрузку и нагрузку четыре дня и вышелъ въ море 1-го декабря, то продолжительность правильнаго движенія торговыхъ судовъ въ 1881 году опредѣляется въ 237 дней. По мѣсяцамъ, приходъ судовъ выражается слѣдующими цифрами: въ январѣ одно судно, въ апрѣлѣ 8, въ маѣ 4, въ іюнѣ 13, въ іюлѣ 8, въ августѣ 8, въ сентябрѣ 14, въ октябрѣ 9, въ ноябрѣ 4, въ декабрѣ одно судно; всего 70 судовъ.

По мѣсту отправленія и цѣнности доставленныхъ товаровъ, мы можемъ составить слѣдующую таблицу:

Изъ портовъ:	Число судовъ. Съ балластомъ.	Съ грузомъ.	Цѣнность товаровъ въ рубляхъ.
Гамбургъ	—	6	1.178,491
Нагасаки	2	18	1.103,054
Одесса	—	4	351,244
Гонъконгъ	—	1	178,967
Шанхай	—	2	164,432
Санъ-Франциско	1	1	41,266
Кронштадтъ.	—	9	34,810
Николаевскъ	9	4	34,705
Чифу	1	6	30,807
Дуэ.	2	1	6,451
Сахалинъ	2	—	—
Постъ Корсаковскій . . .	1	—	—
Посьетъ	1	—	—
Петропавловскъ	1	—	—
Всего . . .	20	50	3.124,227

Этотъ итогъ выражаетъ стоимость только купеческихъ товаровъ; сюда не вошли казенные грузы, цѣнность которыхъ не опредѣлена въ циркулярѣ, но должна быть весьма значительна. Такъ, изъ Кронштадта отправлено правительствомъ девять судовъ, и только на двухъ изъ нихъ находились частные товары на 34,810 рублей; сверхъ того, на «Нижнемъ-Новгородѣ», отправленномъ изъ Одессы съ ссыльнокаторжными, доставлены казенные припасы на Сахалинъ и отчасти во Владивостокъ.

Для оцѣнки приведенныхъ цифръ, сравнимъ ихъ со свѣдѣніями, изъ того же источника, нѣсколько отличающимися отъ официальныхъ свѣдѣній, за два предъидущіе года.

	Число судовъ. Съ балластомъ.	Съ грузомъ.	Всего.	Стоимость товаровъ въ рубляхъ.
Въ 1879 году	7	36	43	1.770,115
» 1880 »	5	65	70	2.456,838

Сравнивая эти свѣдѣнія съ цифрами за 1881 годъ, получаемъ:

	Съ балластомъ.	Съ грузомъ.	Стоимость товаровъ въ рубляхъ.
Противъ 1879 года	+13	+14	+1.354,113
» » 1880 »	+15	—15	+ 667,389

Для объясненія факта, что въ 1881 году, сравнительно съ 1880 годомъ, на меньшемъ числѣ судовъ съ грузомъ доставлены товары большей стоимости, разсмотримъ привозъ за оба года изъ главныхъ портовъ отправленія. Въ 1881 году увеличился привозъ изъ Гамбурга на 643,818 руб., изъ Нагасаки на 381,198 руб. и изъ Одессы, Гонъконга и Шанхая на не-

большія суммы; уменьшился изъ Санъ-Франциско на 292,883 р., Чифу на 76,022 р., Николаевска на 57,805 руб. и изъ Камчатки на 15,630 р.

Эти данныя, по словамъ циркуляра, доказываютъ, что годовые запасы товаровъ купцы Владивостока выписываютъ изъ Гамбурга и другихъ отдаленныхъ гаваней; привозъ же изъ Японіи и Китая обезпечиваетъ случайныя потребности. Послѣдній выводъ подтверждается какъ значительными колебаніями въ привозѣ изъ гаваней нашихъ сосѣдей въ Восточномъ Океанѣ, такъ и тѣмъ обстоятельствомъ, что въ осенніе мѣсяцы и 30-го декабря прибывали суда преимущественно изъ Нагасаки, очевидно, доставляя недостающіе зимніе запасы. Что же касается русскихъ портовъ Японскаго моря и Камчатки, то они могли дать судамъ, доставившимъ туда необходимые товары, неполные грузы и весьма малоцѣнные; такъ, изъ 21 судна, прибывшаго въ 1881 году изъ всѣхъ сѣверныхъ гаваней, только пять доставили небольшія партіи товаровъ, всего на сумму 41,156 руб.

Въ привозѣ частныхъ грузовъ добровольный флотъ участвовалъ въ слѣдующихъ размѣрахъ:

Крейсеры:	Число посѣщеній Владивостока.	Стоимость товаровъ въ рубляхъ.
«Россія»	1	253,534
«Петербургъ» . . .	1	91,251
«Владивостокъ» . .	5	9,400
«Москва».	1	300
«Нижній-Новгородъ».	2	—
Итого. . .	10	354,485

Всего на 94,784 руб. болѣе, чѣмъ въ 1880 году.

Что крейсеръ «Владивостокъ», совершивъ пять рейсовъ, привезъ товаровъ лишь на 9,400 руб., объясняется тѣмъ, что онъ всю навигацію занимался доставкою грузовъ, адресованныхъ въ Николаевскъ, и не могъ получить на устьѣ Амура полныхъ грузовъ на обратные рейсы.

Къ сожалѣнію, циркуляръ приводитъ только цифры привоза, не касаясь вывозной торговли Владивостока. По газетнымъ извѣстіямъ, вывозъ въ 1881 г. уменьшился противъ 1880 г., ибо добыто менѣе морской капусты, что относятъ къ охлажденію къ этому дѣлу купца Семенова, въ рукахъ котораго находится это дѣло. Нѣкоторые говорятъ, что Семеновъ достаточно разбогатѣлъ и думаетъ отдохнуть, другіе же — что онъ желаетъ за-

няться рыбною ловлею въ крупныхъ размѣрахъ въ Императорской гавани.

Въ циркулярѣ имѣются слѣдующія свѣдѣнія о числѣ торговыхъ фирмъ въ Владивостокѣ и количествѣ товаровъ, получаемыхъ моремъ:

	Число фирмъ.	Стоимость товаровъ въ рубляхъ.
Европейскихъ. . .	8	1.891,208
Китайскихъ . . .	?	569,946
Русскихъ	8	547,087
Японскихъ. . . .	?	110,769

Сверхъ того, получало товары датское телеграфное общество.

Сравнительно съ 1880 годомъ, число русскихъ фирмъ убавилось на одну, иностранныхъ не измѣнилось. Такимъ образомъ, русскіе купцы въ привозѣ Владивостока занимаютъ третье мѣсто, уступая первенство нетолько другимъ европейцамъ, но и китайцамъ. Преобладаніе иностранцевъ началось здѣсь, можно сказать, съ основанія города.

Въ 1865 году было въ приходѣ восемь иностранныхъ коммерческихъ судовъ и одинъ казенный транспортъ; привезено первыми товаровъ на 43,000 рублей, а вывезено на 12,500, всего же на 55,500 рублей. Въ слѣдующемъ году на девяти коммерческихъ судахъ доставлено товаровъ на 100.000 рублей, и съ этого года Владивостокъ, благодаря иностраннымъ купцамъ Кунсту, Куперу и Шмидту, уже становится центральнымъ пунктомъ для склада трепанговъ и морской капусты, добываемыхъ вдоль нашихъ береговъ. Въ сентябрѣ того же года прибыли сюда изъ Чифу китайскіе купцы, заявившіе капиталъ въ 60,000 рублей и временно приписавшіеся къ городу въ купцы 1-й гильдіи, для скупки капусты, для чего ими было зафрахтовано у купца Кунста особое судно. Нельзя сказать, чтобы и русскіе купцы не были чутки ко вновь открывавшемуся рынку; два-три предпріимчивыхъ человѣка двинулись сюда даже изъ Иркутска, не смотря на всѣ трудности сухопутной доставки товаровъ; но разныя обстоятельства, а отчасти и отсутствіе поддержки въ мѣстной администраціи не дали имъ ходу.

Послѣ адмирала Козакевича, который держался на этотъ счетъ совсѣмъ иныхъ воззрѣній, мѣстные администраторы были убѣждены, что только отъ иностранцевъ и можно ожидать содѣйствія развитію торговли Южно-Уссурійскаго края, почему

для иностранныхъ торговцевъ, преимущественно германскаго и шведскаго происхожденія, было устроено какъ бы привиллегированное положеніе, которое сказывалось въ видѣ уступки лучшихъ мѣстъ въ городѣ съ изъятіемъ владѣльцевъ отъ несенія обязанностей городской общественной службы, а также въ видѣ права не брать торговыхъ документовъ, если временно они не производятъ торговли—что было обязательно для купцовъ русскаго происхожденія — и, наконецъ, въ видѣ разрѣшенія переводить по телеграфу денежныя суммы въ финансовыя и кредитныя учрежденія Россіи, каковаго права русскіе мѣстные купцы не имѣли. Подобнаго рода льготы естественно привлекали сюда иностранцевъ, которые какъ заняли сразу, такъ понынѣ продолжаютъ занимать господствующее положеніе, конкуррировать съ которымъ для русскихъ купцовъ, находящихся въ меньшинствѣ, не подъ силу. Послѣднимъ оставалось только спеціализироваться на торговлѣ такъ называемымъ «русскимъ товаромъ». Вмѣстѣ съ упроченіемъ купцовъ-иностранцевъ шелъ наплывъ во Владивостокъ мелкихъ промышленниковъ и торгашей изъ манзовъ, которые захватили въ свои руки всю мелочную торговлю. Иностранныхъ коммерсантовъ, равно какъ и торгашей-манзовъ слѣдуетъ, однако, причислить къ категоріи лишь временно-осѣдлыхъ жителей Владивостока, потому что какъ тѣ, такъ и другіе, достигнувъ своей цѣли, т. е. наживъ на счетъ русскихъ капиталъ, уѣзжаютъ во свояси.

Г. Пржевальскій, проведшій въ Южно-Уссурійскомъ краѣ два года (въ 1868 и 1869), писалъ, что не много можно сказать похвальнаго про торговлю иностранныхъ купцовъ во Владивостокѣ товарами, составляющими насущную потребность мѣстныхъ жителей. Не говоря уже о томъ—говоритъ г. Пржевальскій—что всѣ эти товары самый низкій бракъ, покупаемый по большей части съ аукціона въ Гамбургѣ или въ Шанхаѣ, существующія цѣны безобразно высоки и постоянно увеличиваются по мѣрѣ того, какъ товаръ уже на исходѣ, или остается въ рукахъ только одного купца.

Та же самая характеристика сохраняется въ полной своей силѣ и для настоящаго времени. «Какъ прежде бывало, говоритъ г. Крестовскій, иностранные купцы подмѣшивали въ сахарный песокъ, для увеличенія вѣса, мелкаго береговаго песку, такъ это дѣлается иногда и по нынѣ; какъ прежде устраивали они, не мѣшая одинъ другому, злостныя стачки на тотъ или другой

предметъ необходимаго потребленія, такъ устраиваютъ ихъ и теперь. Главное условіе состоитъ только въ томъ, чтобы не мѣшать другъ другу; такъ, напримѣръ, если одинъ устраиваетъ аферу съ керосиномъ, то онъ уже не можетъ мѣшать или конкуррировать другому, когда этотъ другой устроитъ ее съ сахаромъ. Что же касается русскихъ купцовъ, то, обжегшись еще на первыхъ порахъ, тѣ немногіе, которые и послѣ того еще не прекратили своихъ дѣлъ, ведутъ ихъ по большей части не непосредственно, а заглазно поручаютъ дѣло какому нибудь нѣмецкому агенту, или русскому приказчику. И если купецъ-иностранецъ разомъ скупаетъ тотъ или другой товаръ сполна у этого приказчика по нормальной цѣнѣ, удѣляя сверхъ того извѣстный процентъ въ личную его, приказчика, пользу, то дѣло слажено, ибо интересы его довѣрителя или хозяина при этомъ не страдаютъ, а напротивъ, еще выигрываютъ, такъ какъ вмѣсто того, чтобы возвращать себѣ затраченный на такой-то товаръ капиталъ по мелочи, изъ розничной продажи, довѣритель получаетъ его сразу, для новыхъ оборотовъ, и при томъ съ тѣмъ процентомъ, который былъ уже заранѣе опредѣленъ при назначеніи продажной цѣны товару. Платятся за все это, разумѣется, только русскіе потребители».

Мѣстная торговля развивается особенно зимою, когда русскіе переселенцы покупаютъ мануфактурный товаръ, сахаръ, чай. Развитіе внутренней торговли видно изъ числа взятыхъ купеческихъ свидѣтельствъ. Ихъ выбиралось до перевода порта 16, послѣ перевода въ 1871 г. 28, въ 1875 г. 49, въ 1879 г. 75; въ томъ числѣ по 1-й гильдіи 5, 2-й 70. Кромѣ того, свидѣтельствъ на мелочной торгъ было выдано въ 1879 г. 90, на мѣщанскіе промыслы 4.

Въ Владивостокѣ, какъ и въ другихъ пунктахъ Приморской области, внѣшняя торговля пользуется совершенною свободою. Отмѣна этого безпошлиннаго привоза, которую рекомендуютъ нѣкоторые, была бы совершенно излишня. Взявъ въ разсчетъ провозную плату изъ внутри Россіи въ Приморскую область сухимъ путемъ отъ 4 до 12 руб. съ пуда, чтобы поощрить сухопутную торговлю, пришлось бы установить непомѣрно высокія таможенныя пошлины, да и при нихъ иностранцы ничего не потеряли бы, а только повысили бы цѣны на получаемые болѣе дешевымъ путемъ по морю товары, между тѣмъ потребители были бы поставлены въ ужасное положеніе. До сихъ поръ сухимъ

путемъ пользуются только для выписки изъ Россіи образцовъ товаровъ. Исключеніе изъ безпошлиннаго привоза въ Приморской области сдѣлано лишь для спиртныхъ напитковъ. Для нихъ установляется пошлина въ размѣрѣ около внутренняго акциза. Еще въ 1879 г. таможенныхъ и акцизныхъ доходовъ собиралось въ Владивостокѣ до 70,000 руб., между тѣмъ у акцизнаго чиновника, исправляющаго здѣсь и таможенныя обязанности, не было даже письмоводителя. Этому чиновнику крайне необходимо асигновать 300—500 рублей въ годъ на наемъ помѣщенія для его управленія, а еще полезнѣе было бы организовать во Владивостокѣ новый акцизный округъ.

Привозъ во Владивостокскій портъ заключался доселѣ главнымъ образомъ въ провіантѣ для войскъ и жителей, въ разнаго рода предметахъ для нуждъ самаго порта, а также въ спиртѣ, винѣ и товарахъ мануфактурныхъ и колоніальныхъ; отпускъ-же состоитъ преимущественно изъ морской капусты, трепанговъ или высушенныхъ морскихъ червей и пантовъ, т. е. высушенныхъ роговъ изюбрей (изъ породы оленей). Всѣ эти предметы идутъ въ Китай. Большая часть изъ привозимыхъ во Владивостокъ для вольной продажи товаровъ, по крайней мѣрѣ до послѣдняго времени, была очень дурнаго качества и распродавалась по крайне высокимъ цѣнамъ. Всѣ привозимые моремъ товары можно считать среднимъ числомъ на 50% дороже противъ цѣны ихъ въ Европейской Россіи, а громоздкіе, какъ напримѣръ мебель, дороже вдвое и болѣе.

Иностранные товары заказываются обыкновенно въ Гамбургѣ съ осени и приходятъ въ Владивостокъ весною. Здѣшніе лучшіе магазины — маленькіе базары, гдѣ продаются въ той же комнатѣ и гвозди, и кнуты, и конфекты, и дамскія шляпки. Кромѣ того, для распродажи мануфактурныхъ товаровъ домъ Альберса устраиваетъ отъ времени до времени, подобно шанхайскимъ торговцамъ европейскихъ товаровъ, аукціоны.

Такъ какъ приходится въ Владивостокъ возить товары черезъ тропики, то для перевозки во время муссона для многихъ товаровъ необходима самая тщательная упаковка въ цинковые ящики (обходящіеся до 4 руб. за штуку), иначе, наприм., сахаръ обращается въ леденецъ. Товары, посланные на «Москвѣ» въ 1880 году пришли благополучно, кромѣ неизбѣжной утечки спирта; мука также слежалась. Но затѣмъ были жалобы, что отправленные одесскими купцами сахаръ и табакъ, по прибытіи

на мѣсто, оказались—сахаръ въ ящикахъ стаявшимъ, а табакъ сгнившимъ, что произошло вслѣдствіе того, что сахаръ былъ нѣсколько залежавшійся, а табакъ упакованъ немного сырымъ. Случаи эти заслуживаютъ вниманія, ибо благодаря имъ многіе купцы на дальнемъ Востокѣ относятся съ недовѣріемъ къ нашимъ торговцамъ, разсчитывая, что товаръ, привозимый англичанами, гамбургцами и друг., хотя нѣсколько и дороже, за то не будетъ гнилымъ и испорченнымъ.

Продовольственные припасы также очень дороги въ Южно-Уссурійскомъ краѣ. Въ доказательство того, какъ высоки вообще цѣны въ Владивостокѣ, мы приводимъ въ приложеніи справочныя цѣны, пока же достаточно указать, что въ 1878—81 годахъ мука ржаная продавалась здѣсь за пудъ по 2 рубля, мука пшеничная калифорнская (1 сорта) по 5 р. 50 к., мясо свѣжее отъ 6 до 8 р. п., свиное мясо 12 р., постное масло 12 руб., масло коровье до 1 р. 80 к. ф., сахаръ 15 р., соль 1 р. 86 к., стеариновыя свѣчи 18 р., простое мыло 10 р., древесный уголь—45 к. (все за пудъ); дрова 8 руб. сажень, курица стоила отъ 70 к. до 1 р., сотня яицъ 5—6 р. и даже иногда 10 р.; бутылка молока 40—50 к., сѣно 50 к. за пудъ, каменный уголь 40 к. пудъ, пара башмаковъ 5—10 р. и т. д. Соотвѣтственно дороги квартиры и прислуга. Въ другихъ городахъ Приморской области и Амурскаго края цѣны на все еще дороже и жизнь еще несноснѣе. При такихъ цѣнахъ положеніе обывателей, особенно состоящихъ на государственной службѣ, очевидно, крайне затруднительно.

Открытіе Обществомъ добровольнаго флота правильныхъ рейсовъ во Владивостокъ хотя нѣсколько урегулировало здѣсь цѣны и дало возможность потребителямъ дѣлать нѣкоторый выборъ при покупкѣ; чтобы обезпечить, однако, положеніе горожанъ и, съ другой стороны, упорядочить торговлю, необходимо еще устройство правильныхъ сношеній порта съ Японіей, которыя пока только начинаются, хотя японцы устроили уже здѣсь цѣлое торговое агентство, а также проведеніе дорогъ по Южно-Уссурійскому краю. Нелишнее замѣтить при всемъ этомъ, что, на ряду съ недостаткомъ многихъ товаровъ, въ Владивостокъ привозятся, и въ значительномъ количествѣ,—такіе предметы, которые имѣются подъ руками, но которыми не пользуются, по крайней дороговизнѣ рабочихъ рукъ. Таковы напри-

мѣръ строительные матеріалы и въ частности строевой лѣсъ, которымъ богаты и полуостровъ, и бассейнъ р. Суйфуна.

Лошади въ Южно-Уссурійскій край доставляются изъ Забайкальской области и Томской губерніи. Порядочная лошадь стоитъ недешевле 200 р. Рогатый скотъ не сплавляется болѣе по Амуру, причемъ онъ большею частію погибалъ, что естественно возвышало цѣну его, а пригоняется сухимъ путемъ изъ Манчжуріи (въ 1881 году пригнано 2,400 головъ). Мѣстный рогатый скотъ очень плохъ. Коровы покупаются у корейцевъ. Мѣстное скотоводство очень страдаетъ отъ скотскихъ падежей; зараза приносится изъ Кореи, а отсутствіе капитала не позволяетъ своевременно пополнять убыль. Свиней въ Южно-Уссурійскомъ краѣ невыгодно разводить за дороговизной муки и картофеля. Послѣдній привозится изъ Японіи и обходится по $1^1/_2$ руб. за пудъ. Китайцы откармливаютъ своихъ свиней бобами. Около Николаевска на Амурѣ по необходимости даютъ свиньямъ въ пищу рыбу, но отъ этого корма свиное мясо получаетъ отвратительный вкусъ.

Для снабженія Приморской области, казна до сихъ поръ присылаетъ провіантъ изъ Россіи. Необходимость снабженія войскъ и флота провіантомъ, равно и многими другими предметами вокругъ свѣта подвергается теперь сомнѣнію. По изслѣдованію интенданта восточно-сибирскаго округа, заготовленіе этого довольствія въ настоящее время значительно дешевле на мѣстѣ, что сознано уже и главнымъ интендантствомъ, истребовавшимъ въ 1881 г. образцы различныхъ предметовъ, заготовляемыхъ на фабрикахъ и заводахъ Восточной Сибири. Благодаря такой заготовкѣ, можетъ значительно подняться мѣстная промышленность, весьма незавидная во всей Сибири, казна же получитъ отъ сокращенія перевозки вещей въ мирное время сбереженія до 50,000 р. въ годъ. Такія же выгоды представляетъ и снабженіе продовольственныхъ магазиновъ мѣстными хлѣбными продуктами, какъ въ Уссурійскомъ краѣ, такъ и на всемъ Амурѣ. Возможность пріобрѣтенія подобнаго рода продуктовъ и притомъ въ совершенно достаточномъ количествѣ—доказывается просьбою крестьянъ Южно-Уссурійскаго края, обратившихся къ окружному интенданту въ Камень-Рыболовѣ съ предложеніемъ о поставкѣ муки въ казну до 60 тысячъ пудовъ для магазиновъ владивостокскаго, ольгинскаго и новгородскаго. Въ Уссурійскомъ заливѣ, въ долинахъ Майа-э, Кангауза и Шидаго, населенныхъ манзами, и въ Чемухѣ, населенной русскими, хлѣбопашество раз-

вито настолько удовлетворительно, что въ однихъ этихъ селеніяхъ въ 1880 г. было куплено для казны до 39,000 пуд. пшеницы.

Чтобы подойдти еще ближе къ практическому разрѣшенію этого вопроса, военная администрація Восточной Сибири обратила вниманіе на доставленіе крестьянамъ Амурской и Приморской областей жатвенныхъ машинъ, молотилокъ, плуговъ, образцовыхъ боронъ, серповъ и косъ. Сверхъ того окружному интенданту поручено было генералъ-губернаторомъ войдти въ переговоры о постройкѣ въ этихъ областяхъ паровыхъ мельницъ, въ которыхъ край весьма нуждается, такъ какъ за неимѣніемъ ихъ, сушка, запашка и переломъ зерна на вѣтренныхъ и водяныхъ мельницахъ не удовлетворяли потребностямъ военнаго министерства и крестьяне не могутъ вымалывать того количества хлѣба, какое требуется на довольствіе войскъ. Отъ недостатка мукомольныхъ мельницъ и происходитъ поразительная разница въ цѣнѣ съѣстныхъ припасовъ. Случалось, что буда не обдирная стоила 6 к. за пудъ, а обдирная 60 к., пшеница 18 к., а пшеничная мука 2 р. 50 к. и т. д. Въ 1880—81 гг. появилось уже нѣсколько паровыхъ мельницъ: во Владивостокѣ, въ с. Никольскомъ и Камень-Рыболовѣ.

Результатомъ этихъ заботъ было то, что на 1881 г. пріобрѣтено для магазиновъ Приморской области: муки 52,062 п., по 1 руб. 46½ коп., крупъ 21,179 пуд., по 1 руб. 20 к.,— дешевле 1880 г. муки на 35,402 руб. 16 коп., крупы на 15,550 руб. 14 коп. Кромѣ того съ купцомъ Лингольмомъ интендантствомъ заключены условія, по которымъ онъ обязался доставлять въ продовольственные магазины: въ селѣ Никольскомъ до 80,000 пуд. муки, по 1 руб. 70 коп., и крупъ, въ случаѣ надобности, до 6,000 пуд., по 1 руб. 75 коп.; въ Камень-Рыболовѣ: до 30,000 пуд. муки по 1 руб. 70 коп.; во Владивостокѣ 40,000 пуд. по 1 р. 60 к., въ ольгинскій магазинъ 3,550 п. по 1 р. 90 к. и въ новгородскій до 35,000 п. по 1 р. 80 к. Всѣ эти поставки онъ обязался произвести изъ мѣстныхъ урожаевъ края. Означенныя данныя говорятъ, что въ Южно-Уссурійскомъ краѣ есть полная возможность пополнять, по крайней мѣрѣ въ мирное время, продовольственные магазины мѣстными продуктами. Если же и доставляется кругосвѣтная мука, сукна, соленая рыба и т. п., то это просто по прежней привычкѣ и по незнанію промышленности края. До чего доходитъ рутина, видно изъ того, что на о. Сахалинъ, изобилую-

щемъ разною рыбою, и по настоящее время доставляется для войскъ соленая рыба.

Фуражное довольствіе войскъ вышеназванныхъ областей также находится, по словамъ интенданта, «въ самомъ ненормальномъ положеніи». Въ то время, какъ цѣны на овесъ назначены: за пудъ въ Владивостокѣ—1 р. 72¾ к., Никольскомъ—2 р. 54½ к., Рыболовѣ—1 р. 66¾ к.—войска пріобрѣтаютъ его по 70 к. Окружному интенданту мѣстные крестьяне нерѣдко заявляли цѣну на овесъ даже отъ 60 до 75 к. за пудъ.

Во всякомъ случаѣ правильной торговли мукой въ Владивостокѣ пока нѣтъ. Ржаную муку продаютъ женатые нижніе чины, такъ какъ паекъ по положенію превосходитъ у насъ, какъ извѣстно, потребность въ хлѣбѣ при другаго рода пищѣ. На ржаную муку не бываетъ и справочныхъ цѣнъ. Мѣстная мука изъ с. Никольскаго неважна: черная на видъ и сладковатаго вкуса. Мука съ паровой мельницы Линдгольма, перемалывающей преимущественно манзовскую пшеницу изъ поселеній по р. Суйфунъ, также въ торговлѣ шла плохо. Остальное количество муки, необходимое для продовольствія, доставляется изъ Калифорніи, изъ Санъ-Франциско. Оттуда же доставляется часть пшеницы для перемола и посѣва.

При недостаткѣ хлѣба само собою не могло развиться и винокуренное производство. Ближайшіе винокуренные заводы находятся въ Благовѣщенскѣ, но имѣется уже предположеніе устроить винокуреніе около с. Никольскаго. Является однако справедливое опасеніе, что постройка винокуреннаго завода отзовется вредно на краѣ, удорожая и безъ того высокую цѣну хлѣба. На основаніи айгунскаго договора, манзамъ дозволено временно выкуривать водку «сули» или «ханшила» изъ буды и чемиза. По мнѣнію мѣстнаго акцизнаго чиновника, этого рода винокуреніе слѣдовало бы воспретить, потому что замѣчается распространеніе корчемнымъ путемъ означеннаго безакцизнаго вина въ средѣ русскаго населенія въ Ханкайскомъ округѣ въ с. с. Турій рогъ, Троицкомъ и др., причемъ убытокъ казеннаго дохода опредѣляется въ 10,000 рублей въ годъ.

Остальное количество необходимаго для края спирта доставляется моремъ, частью изъ заграницы, но преимущественно изъ Одессы, такъ какъ между таможенною пошлиною со спирта и акцизомъ существуетъ маленькая разница въ пользу нашего продукта. Для привоза спирта здѣсь очень важенъ %, даваемый

на усышку и утечку, иначе при возвратѣ акциза можно остаться въ убыткѣ, особенно при плохихъ бочкахъ. По закону, полагается потери въ пути 8%, утечка же при провозѣ изъ Гамбурга до Владивостока, по словамъ акцизнаго чиновника, колеблется отъ 2 до 6%.

Для поощренія привоза русскаго спирта въ Приморскую область необходимо сохранить право оставлять вмѣсто залога страховой полисъ, а не обезпечивать залогами въ половинѣ суммы, такъ какъ здѣсь еще нѣтъ банковыхъ учрежденій, почему пришлось бы вносить вмѣсто залога наличныя деньги въ казначейство депозитомъ въ распоряженіе акцизнаго управленія въ Благовѣщенскѣ. Безъ приказа же послѣдняго эти деньги выданы быть не могутъ даже при взносѣ всего слѣдующаго за спиртъ акциза. По случаю замерзанія на полгода Николаевскаго на Амурѣ порта весьма полезно также дозволить выгружать направляемый туда спиртъ въ Влавладивостокѣ, не требуя оплаты его акцизомъ.

По части акцизовъ не обходится пока безъ курьезовъ. Такъ табакъ, если онъ привозится въ Владивостокъ и вообще въ Приморскую область изъ-за границы, то ничего не платитъ; если же изъ русскаго порта, то не допускается безъ оплаты бандероли! Чтобы обойдти такую явную несправедливость въ отношеніи къ русской промышленности, въ настоящее время въ Шанхаѣ устроена фабрика, выдѣлывающая папиросы изъ одесскаго табаку и посылающая ихъ въ Приморскую область.

ГЛАВА II.

Южно-Уссурійскій край.

(Окончаніе).

Вывозные товары: морская капуста, трепанги, рыбные продукты, панты мѣха, женсинъ, лѣсъ.—Исторія лѣснаго вопроса и необходимость разрѣшенія вывоза лѣса.—Каменный уголь.—Золото.—Банкирскія и монетныя операціи.—Сухопутная перевозка, проектъ желѣзной дороги.—Страхованіе.—Почта и телеграфъ.—Морская перевозка и фрахты.—Административныя реформы.

Между отпускными товарами Южно-Уссурійскаго края морская капуста занимаетъ первое мѣсто. Вдоль нашихъ береговъ, начиная отъ Императорской гавани и до Посьета включительно, а также и у Сахалина въ изобиліи встрѣчается водоросль, извѣстная у англичанъ подъ именемъ sea weed, а у насъ называемая морскою капустою. Это—длинное, лентообразное растеніе, темнозеленаго цвѣта, клейкое и мясистое. Благодаря своимъ питательнымъ свойствамъ, оно въ большомъ употребленіи въ Китаѣ, гдѣ составляетъ одно изъ любимѣйшихъ блюдъ. Кромѣ того, изъ этого растенія китайцы вываривaютъ особый родъ клея. Болѣе всего морской капусты собирается у острова Іессо. Затѣмъ идутъ Сахалинъ и южная часть Уссурійскаго края, сѣверная часть послѣдняго бѣднѣе на этотъ счетъ. Центръ капустнаго лова — гавань Находка. Лучшіе сорты капусты добываются на пространствѣ между Находкою и Ольгой, а добытые въ послѣдней гавани и выше ея—почитаются самыми высокими. Вообще замѣчено, что чѣмъ сѣвернѣе, до извѣстной широты, тѣмъ выше достоинства этого продукта. Растеніе это подвержено своего рода неурожаямъ, въ зависимости отъ коихъ мѣняются и мѣста его главнаго склада, изъ которыхъ, однако же, постоянными остаются: Владивостокъ, Находка, гавань Преображенія и Ольга.

Опытъ промышленниковъ свидѣтельствуетъ, что для полнаго

роста капусты потребенъ двухлѣтній срокъ. Поэтому промышленники, занимая для промысла извѣстный раіонъ побережья, раздѣляютъ его на нѣсколько участковъ, между которыми соблюдается очередь эксплоатаціи съ такимъ разсчетомъ, чтобы каждый участокъ, послѣ вылова на немъ водоросли, непремѣнно отдыхалъ два года. Къ сожалѣнію, не всѣ предприниматели придерживаются этого благоразумнаго правила, а мелкія артели или одиночные промышленники совсѣмъ имъ пренебрегаютъ. Такое хищническое отношеніе къ дѣлу очень вредитъ будущности этого важнаго промысла. Въ прежніе годы Корейское побережье напр. было богато капустою, но теперь тамъ ее вовсе нѣтъ: она вывелась вслѣдствіе неправильно веденнаго промысла, который поэтому и былъ вынужденъ передвинуться болѣе къ сѣверу, на наши берега. Равнымъ образомъ, и лучшее качество капусты въ болѣе сѣверныхъ широтахъ объясняется отчасти тѣмъ обстоятельствомъ, что выше устья рѣки Тазуши капуста рѣдко добывается.

Ловля капусты идетъ съ 1 апрѣля до конца сентября, иногда и до ноября. Рабочіе китайцы и корейцы получаютъ задѣльную плату отъ 70 центовъ до 1 лана серебромъ за пикуль, смотря по достоинству товара. Работники-китайцы въ первой половинѣ марта начинаютъ свою ежегодную перекочевку въ наши предѣлы изъ-за границы. Идутъ они небольшими артелями, отъ двадцати до ста человѣкъ каждая; ходятъ и въ одиночку, но рѣже. Капустники являются преимущественно изъ Хунчуна, Гирина, Нингуты и Сяньсиня. Хунчунскія и гиринскія партіи направляются въ бухту Экспедиціи, гдѣ существуетъ манзовская деревушка Ханцзы или Ханчинъ, служащая сборнымъ пунктомъ всѣхъ этихъ нижнихъ партій; тамъ онѣ всегда оставляютъ на зимовку свои лодки, въ количествѣ до тысячи судовъ и болѣе. Нижнія партіи занимаются промысломъ на взморьяхъ залива Петра Великаго. Нингутанскія же и сяньсинскія, или верхнія партіи, состоя преимущественно изъ работниковъ-манчжуровъ, направляются сухимъ путемъ чрезъ Южно-Уссурійскій край, прямо на Сучанъ, въ бухты Преображенія, Ольги, Владиміра и на устья Тазуши. Такимъ образомъ, на нашихъ берегахъ скопляется нѣсколько тысячъ пришлыхъ капустниковъ. Количество этихъ пришлецовъ въ 1865—66 годахъ не превышало тысячи человѣкъ на всемъ нашемъ побережьи; но къ концу шестидесятыхъ годовъ число работниковъ дошло уже сначала до трехъ,

а вскорѣ и до четырехъ тысячъ; въ настоящее же время это число возросло, по крайней мѣрѣ, до шести тысячъ человѣкъ, въ зависимости отъ чего и вывозъ капусты увеличился съ трехсотъ тысячъ пудовъ, какъ было въ 1865 году, до пятисотъ и болѣе тысячъ пудовъ нынѣшняго времени; но и эти цифры представляютъ вовсе не дѣйствительный, во всей его полности, а только намъ извѣстный вывозъ; на долю же неизвѣстнаго надо положить, по словамъ г. Крестовскаго, одною третью болѣе. Вывозъ изъ одного только Владивостокскаго порта былъ слѣдующій:

	Пудъ.		Руб.
Въ 1876 году	63,881	на	44,097
» 1877 »	140,630	»	97,008
» 1878 »	62,500	»	57,350
» 1879 »	227,592	»	227,592

Итого за четыре года 494,333 пуда.

Замѣчательно, что китайскіе чиновники взимаютъ съ своихъ китайцевъ подати за право капустнаго промысла, производимаго въ нашихъ водахъ, т. е. на чужой для нихъ территоріи. Не платятъ Китаю подати только иностранные владивостокскіе торговцы и г. Семеновъ, единственный изъ русскихъ купцовъ, занимающійся этимъ дѣломъ. Семеновъ сталъ заниматься капустою съ весны 1861 года, когда въ заливѣ св. Ольги онъ засталъ капустный промыселъ въ самыхъ ничтожныхъ размѣрахъ. Г. Семеновъ началъ возить капусту моремъ прямо въ Чифу и попытался было отправить ее въ Шанхай. Съ 1865 года у Семенова явились первые конкурренты въ лицѣ Кунста и Шмидта, агентовъ двухъ торговыхъ европейскихъ домовъ въ Чифу, а впослѣдствіи—торговцевъ Владивостока. Въ 1866 году, китайскіе купцы, изъ Чифу же, стали уже сами наѣзжать въ наши предѣлы, покупать товаръ на мѣстѣ и фрахтовать суда, а еще годъ спустя явились и остальные европейскіе коммерсанты, соблазненные легкою наживой.

Въ Владивостокѣ за мѣсто для склада капусты городъ беретъ 25 руб. и, кромѣ того, по 2 к. съ пуда вывозимаго товара въ пользу города и благотворительныхъ учрежденій. Капуста направляется въ Шанхай, Фучау, Ханькоу, Тянь-цзинъ, Ньючуанъ и особенно въ Чифу, гдѣ продажа совершается комиссіонерами. Агенты по продажѣ этого товара: въ Шанхаѣ г. Рединтъ, въ Тянь-цзинѣ г. Старцевъ, въ Чифу г. Фегезенъ.

Перевозка производится на парусныхъ судахъ по 20—25 центовъ съ пикуля. Фрахтъ и его дешевизна вліяютъ на цѣну капусты. Когда пришло до 11 судовъ, цѣна сразу дошла до 1 лана, обыкновенная же цѣна въ Китаѣ до 14 ланъ за 10 пикулей (пикуль = 147 фунт.), съ платою черезъ 11 дней по сдачѣ товара. Общество добровольнаго флота дѣлало попытку возить морскую капусту, но попытка эта, къ сожалѣнію, оказалась неудачной. Свѣжія погоды, разбросанность мѣстъ сбора, незначительность складовъ ея въ каждомъ отдѣльномъ мѣстѣ, а самое главное неимѣніе береговыхъ перевозочныхъ средствъ и постоянныя ожиданія удобнаго момента для нагрузки, а чрезъ это непроизводительная трата угля, принудили пароходъ «Владивостокъ» отказаться отъ продолженія этой попытки.

Въ какой мѣрѣ растутъ мѣстныя цѣны на этотъ товаръ, видно изъ того, что въ 1865 — 1866 годахъ пудъ капусты во Владивостокѣ стоилъ 40 коп., а теперь цѣна ей по рублю за пудъ.

За капусту, вывозимую отъ насъ въ китайскіе порты, взимается тамъ ввозная пошлина въ двухъ размѣрахъ, а именно: въ Чифу 10 и въ Шанхаѣ 15 фыновъ съ пикуля. Разница въ размѣрѣ пошлины происходитъ оттого, что въ Шанхай доставляется преимущественно капуста сахалинская и японская, т. е. лучшая качествомъ, которая на мѣстѣ сортируется, очищается и сушится особымъ способомъ. Доставкою первой занимаются японцы и г. Семеновъ, а второй—чифускіе перекупщики, хунчунскіе промыслодержатели и владивостокскіе коммерсанты.

При развитіи въ краѣ русскаго населенія, нѣтъ сомнѣнія, что оно возьметъ этотъ промыселъ въ свои руки, черезъ что край получитъ лишній милліонъ рублей годоваго дохода. А такъ какъ русскихъ для этого пока еще нѣтъ, то не слѣдуетъ мѣшать промышлять манзамъ, только пусть платятъ они въ пользу казны. Для этого слѣдуетъ разбить побережье на капустно-промысловые участки, которые можно сдавать въ аренду китайскимъ промышленникамъ, строго слѣдя, чтобы между участками правильно соблюдалась очередь неприкосновеннаго двухгодоваго отдыха. Наконецъ, для того чтобы имѣть возможность всегда регулировать промыселъ, слѣдуетъ, во-первыхъ—учредить фактическій надзоръ за побережьемъ назначеніемъ въ крейсерство у береговъ одной или двухъ военныхъ шхунъ, и, во-вторыхъ—примѣнить, соотвѣтственно мѣстнымъ условіямъ, правила и

законоположенія, существующія для морскихъ промысловъ въ Европейской Россіи.

Окрестности Владивостока славились своими трепангами, откуда и самое названіе этого пункта у китайцевъ—Хейдъ-Сувея; но въ настоящее время промыселъ передвинулся далѣе къ сѣверу и простирается до устья Тазуши. Ловъ трепанговъ происходитъ весною и осенью, такъ какъ въ лѣтнее время трепангъ, любящій илистую почву, уходитъ отъ жары вглубь, или зарывается въ илъ. Трепанговъ нанизываютъ на тонкія деревянныя дранки, завариваютъ, чтобы предохранить отъ разложенія, и затѣмъ сушатъ на солнцѣ. Пикуль трепанговъ во Владивостокѣ стоитъ до 25 ланъ, а въ Китаѣ до 40 ланъ и даже болѣе, при менѣе удачномъ ловѣ. Вывозъ этого продукта изъ нашихъ предѣловъ простирается до 500 пикулей ежегодно, на сумму 12,500 ланъ.

Къ обоимъ названнымъ промысламъ надо прибавить еще хайчезовый; онъ хотя и незначителенъ, но все же ежегодно приноситъ промышленникамъ десятокъ—другой тысячъ доходу. Хай-чеза особаго вида морской червякъ, который ловится у приглубыхъ береговъ сѣтью и употребляется въ пищу въ сушеномъ и копченомъ видѣ. Цѣна за пикуль—отъ трехъ до четырехъ лановъ, и главный сбытъ около Нючуана; въ другихъ мѣстахъ Китая продуктъ этотъ не особенно уважается.

Морскія и рѣчныя воды Приморской области чрезвычайно богаты рыбами. Самый грунтъ моря обладаетъ вполнѣ благопріятными условіями для развитія животныхъ организмовъ. Здѣсь въ изобиліи ловятся также каракатицы, устрицы, краббы, шримсы, креветы и омары, а въ устьяхъ рѣчекъ постоянно попадаются черепахи, броня которыхъ идетъ въ Китаѣ на выдѣлку черепаховыхъ издѣлій и потому очень цѣнится. Вывозъ рыбныхъ продуктовъ, а также раковъ, омаровъ и пр. изъ Владивостока еще незначителенъ, но онъ можетъ значительно увеличиться, въ виду мѣстныхъ условій.

Ходъ морской рыбы для метанія икры совершается періодически, весною и осенью; въ это время во всѣ рѣчки и бухточки заходитъ множество рыбы: сельди, киты, горбуши, сазаны и др. Прѣсныя воды области не менѣе богаты рыбою; въ одномъ озерѣ Ханка насчитываютъ болѣе сорока видовъ, отъ пискаря и вьюна до сома и калуги, достигающей, по свидѣтельству г. Пржевальскаго, болѣе двухъ саженъ длины и болѣе

30 пудовъ вѣсу; осетры—отъ одного до трехъ пудовъ, и ими, равно какъ и стерлядями, преимущественно богаты сѣверныя воды этого края и низовья Амура.

Самыя характерныя представительницы рыбнаго царства въ Уссурійскомъ краѣ, какъ и на Амурѣ, суть кита или сибирская семга (изъ породы лососей) и ея близкая родственница горбуша (salmon), извѣстныя подъ общимъ именемъ красной рыбы и водящіяся въ изумительномъ изобиліи, а въ особенности кита, главный ловъ которой бываетъ осенью, отъ половины августа до конца сентября. Въ это время ходъ ея до такой степени густъ, что мѣшаетъ грести веслами, и киту можно ловить просто руками. Гольды же и ихъ собаки круглый годъ питаются китою и горбушею, въ свѣжемъ и вяленомъ видѣ (который извѣстенъ подъ названіемъ юколы). Посоленая, она вкусомъ и видомъ похожа на семгу, а въ свѣже-вареномъ состояніи напоминаетъ лососину; славятся также своимъ вкусомъ китовые балыки и такъ называемыя брюшки, т. е. вырѣзка исподней части рыбы, отъ жабера до хвоста. Китайцы, вообще предпочитающіе рыбу какому бы то ни было мясу, очень большіе охотники до киты, которая въ вяленомъ и соленомъ видѣ во множествѣ сбывается манзами въ пограничные округа китайскихъ провинцій, главнѣйшимъ образомъ гужевою доставкою въ Хунчунъ, чрезъ деревню Ханчинъ. Этимъ путемъ уходитъ изъ края значительнѣйшая часть весенняго и осенняго лова. Количество вывезенной рыбы изъ Владивостока сообщено выше. Но это только вывозъ моремъ, а извѣстно, что гораздо бо̀льшее количество вывозится сухимъ путемъ, не говоря уже о количествѣ, вывозимомъ помимо Владивостока, изъ остальныхъ бухтъ нашего побережья. Былъ также опытъ посылки 10,000 пудовъ рыбы изъ Владивостока въ Хокодате.

Рыбнымъ промысломъ занимаются отчасти и русскіе поселяне, въ особенности у береговъ озера Ханка; но, къ сожалѣнію, за неимѣніемъ хорошихъ засольщиковъ, не могутъ сохранять въ прокъ ни рыбы, ни икры; послѣднюю ѣдятъ только въ свѣже-посоленномъ видѣ, а когда попадается имъ калуга, въ которой икры бываетъ до четырехъ пудовъ, то эту икру выбрасываютъ изъ-за неумѣнія посолить ее. А между тѣмъ икра, привозимая изъ Москвы въ жестянкахъ, продается по два рубля и болѣе за фунтъ. Очевидно, что если бы выписать съ низовьевъ Волги или съ Урала хорошихъ засольщиковъ, которые научили бы какъ

надо готовить икру и рыбу въ прокъ, то черезъ нѣсколько лѣтъ для края былъ бы созданъ весьма существенный источникъ вывозной торговли, такъ какъ икра найдетъ сбытъ въ Америкѣ, Шанхаѣ, Гонъ-Конгѣ и Сингапурѣ.

Для посола рыбы въ краѣ вообще мало соли. Вывариваемая на мѣстѣ манзами изъ морской воды по ея нечистотѣ для солевія рыбы въ прокъ не годится, привозимая же соль калифорнійская довольно дорога, ибо въ самой Америкѣ соль не изъ дешевыхъ продуктовъ. Поэтому надобно бы испытать, нѣтъ ли выгоды привозить соль изъ Одессы вмѣсто баласта. Въ Одессѣ соль для посола рыбы можно имѣть отъ 20—25 коп. за пудъ, между тѣмъ въ Приморской области соль изъ казенныхъ магазиновъ продается по 1 руб. 86 коп. съ пуда.

Послѣ продуктовъ водъ, омывающихъ южную часть Приморской области, продукты охоты занимаютъ въ вывозѣ Владивостока второе мѣсто. Лѣса Уссурійскаго края очень богаты разными звѣрями, и точно также, какъ и въ царствѣ растительномъ, здѣсь встрѣчаются представители крайняго сѣвера съ обитателями тропическихъ широтъ, какъ напримѣръ, съ одной стороны, соболь, съ другой—непальская куница. Въ числѣ постоянныхъ обитателей этихъ лѣсовъ находятся: колонокъ, горностай, ласка, бѣлка, енотъ и енотовидная собака, кабанъ, антилопа или горный баранъ, кабарга, изюбръ, аксисъ, дикая коза или косуля, а изъ крупныхъ хищниковъ—волки: сѣрый и красный, медвѣди: бурый и тибетскій, рысь, барсъ и наконецъ тигръ. Къ сожалѣнію, при варварскомъ способѣ манзовской охоты пропадаетъ самымъ непроизводительнымъ образомъ масса звѣрей, въ особенности много ихъ гибнетъ при луговыхъ и лѣсныхъ пожарахъ.

Самый вредный изъ промысловъ—пантовый, производимый главнѣйшимъ образомъ весною въ періодъ беременности и млекокормленія оленьихъ самокъ. Но для манзовъ онъ необходимъ именно весною, такъ какъ имъ важны не самые олени, а ихъ молодые рога, такъ называемые панты; въ этотъ періодъ развитія мягкая оболочка роговъ покрыта шерстистымъ пухомъ и рога имѣютъ розоватый цвѣтъ. Пара такихъ роговъ нерѣдко цѣнится до 400 рублей, а болѣе старые, уже отвердѣлые, но не достигшіе однако вполнѣ своего развитія, идутъ въ продажѣ отъ 75 до 300 рублей за пару и сбываются исключительно въ Китай, гдѣ доктора приготовляютъ изъ пантовъ лекарства возбудительнаго свойства. Для того чтобы панты не испортились въ

пути, манзы заваривают их особым способом, сохраняемым в секрете от русских. Поэтому русские, когда им удастся добыть панты, вынуждены продавать их китайцам по низким цѣнам.

Но еще болѣе чѣм олень обыкновенный подвергается охотничьим преслѣдованіям олень пятнистый—аскись, водящійся преимущественно на морском побережьи и в области истоков рѣки Уссури. Его панты цѣнятся китайцами дороже чѣм панты изюбря, а лов его тѣм удачнѣе, что аксис менѣе остороженъ. При правильном надзорѣ за лѣсами, не трудно было бы воспретить манзам их истребительныя охоты и пантовый промысел могъ бы быть чрезвычайно выгоденъ, так как Уссурійскій край еще довольно богат оленями. Устройство просторных огороженных звѣринцев потребовало бы небольших расходов, а так как у оленя, вмѣсто срѣзанных рогов, на слѣдующій годъ выростают новые, то одна и та же особь, нынѣ погибающая непроизводительно, могла бы служить болѣе или менѣе продолжительным источником постояннаго дохода, а энергическій предприниматель могъ бы узнать секрет заварки рогов от самих пекинских фармацевтов, если бы рѣшился заключить непосредственно условіе на постоянную поставку молодых пантов. Во всякомъ случаѣ вывозъ пантов, как моремъ, так и сухимъ путемъ, долженъ быть обложенъ значительною пошлиною.

Соболь водится по всему Уссурійскому краю и в особенности в хвойных лѣсах Сихота-Алина. По достоинству мѣха онъ ниже якутскаго. Тѣм не менѣе, здѣшній соболь имѣет свою цѣну в Китаѣ, вслѣдствіе чего в бухту св. Ольги и на Тазуши ежегодно являются китайскіе скупщики мѣха и пріобрѣтают его у манзов гуртом, частію на деньги, частію вымѣнивают на порох, дробь, табак, соль, чай и т. п., назначая произвольную цѣну по 50—70 копѣек и сбывая шанхайским скупщикам за два доллара. Скупивъ соболей, китайцы сортируют их в связки, по десяти штук, так чтобы на каждую приходилось по двѣ штуки хороших и три посредственных, а остальныя плохія. Съ этим товаром одни изъ скупщиков уѣзжают в Шанхай, а другіе изъ Нингуты и Сяньсиня, скупавшіе товаръ на Уссури и ея притоках, в Хабаровку. Китайцы продают там соболей русским купцам от 60 до 80 сер. рублей за связку, т. е. от 6 до 8 рублей за шкурку,

не дѣлая различія между хорошею и посредственною. Такимъ образомъ, хабаровскіе купцы покупаютъ русскаго соболя уже изъ третьихъ рукъ, благодаря тому, что русскій купецъ не можетъ войти съ гольдомъ въ непосредственное соглашеніе, ибо гольдъ находится въ кабалѣ у манзъ, получая отъ нихъ все необходимое.

Манзы покупаютъ также у русскихъ и гольдовскихъ охотниковъ горностаевъ и колонковъ, водящихся въ значительномъ количествѣ по всему краю. Послѣдній звѣрекъ промышляется ради своего хвоста, изъ котораго въ Китаѣ выдѣлываются кисти для письма и рисованія. Высшая цѣна за шкурку горностая и колонки не превышаетъ бумажнаго рубля, въ Китаѣ же доходитъ до доллара и болѣе. Лисица, тоже водящаяся въ большомъ количествѣ, покупается отъ двухъ до пяти рублей за шкуру; за енота и енотовидную собаку, идущихъ въ Манчжурію на выдѣлку шапокъ и мѣховыхъ куртокъ—по два рубля за штуку; за теплый и красивый мѣхъ антилопы—отъ двухъ до трехъ рублей; за штуку кабарги, употребляемую на выдѣлку замши, и за мѣшечекъ мускуса—отъ рубля до двухъ; за шкуру медвѣдя—отъ четырехъ до десяти и болѣе рублей; за выдру—6—8 руб.; рѣчнаго бобра—8—30 руб.; бѣлку—6—10 коп. Все это сбывается въ Китаѣ, гдѣ мѣха вообще очень цѣнятся.

Охота на тигровъ также составляетъ промыселъ, потому что манзы очень дорожатъ тигровыми костями, цѣня ихъ не менѣе 30 рублей за пудъ; равно цѣнится и желчь этого звѣря, употребляемая какъ лѣкарство. Всѣ эти продукты идутъ въ Пекинъ, гдѣ желчь покупается фармацевтами, а кости поступаютъ въ вѣдѣніе военнаго министерства; тамъ ихъ высушиваютъ, растираютъ въ мелкій порошокъ и во время войны раздаютъ въ небольшихъ пріемахъ солдатамъ, которые, по народному повѣрью, убѣждены, что если проглотить его съ чаемъ или съ рисомъ, то это магическое средство возбудитъ въ нихъ тигриную храбрость.

Еще дороже цѣнится собираемый въ лѣсахъ Южно-Уссурійскаго края женсинь, которому китайскіе доктора придаютъ такое важное значеніе.

Лѣса въ краѣ великолѣпны и замѣчательны разнообразіемъ древесныхъ породъ, между коими сталкиваются представители крайняго сѣвера, какъ сосна и ель, съ пальмовидными диморфантами, свойственными тропическому поясу. Вершины горъ и въ особенности западные склоны хребта Сихота-Алинъ покрыты густѣйшими насажденіями. Нагорья изобилуютъ разнообразными

породами хвойныхъ деревьевъ, среди которыхъ наиболѣе видное мѣсто занимаетъ кедръ, достигающій ста футовъ высоты, при трехъ и пяти футахъ въ поперечникѣ; склоны же и долины богаты еще болѣе разнообразными представителями породъ лиственныхъ. Тутъ совмѣстно ростутъ: дубъ, береза бѣлая и черная, кленъ, пробковое дерево, липа, грецкій орѣхъ, ясень, ильмъ и грабъ, тиссъ и японская сосна, аралія, два или три вида акаціи, абрикосовое дерево, дикая яблоня и груша, черемуха, черешня и др. Бо́льшая часть деревьевъ достигаетъ весьма значительныхъ размѣровъ какъ по вышинѣ, такъ и по толщинѣ. Эти породы, вмѣстѣ съ прекрасными елями (на сѣверѣ) и кедрами даютъ первокласснаго качества корабельный и строевой лѣсъ, что весьма важно для будущаго судостроенія. Но тѣмъ прискорбнѣе видѣть въ этихъ лѣсахъ слѣды безразсчетливаго, неразумнаго и ужаснаго истребленія. Лѣсоистребленіе идетъ по всему краю не только безпощадное, но и самое безобразное, какое только можно себѣ вообразить.

Отпускъ лѣса изъ края запрещенъ. Это запрещеніе произошло повидимому вслѣдствіе опасенія истребленія его иностранными промышленниками и за неимѣніемъ лѣснаго управленія. Между тѣмъ, лѣсъ истребляется несравненно быстрѣе отъ собиранія манзами грибовъ, отъ бурь, пожаровъ и выжиганія травы, дѣлаемаго для удобства собиранія пантовъ. Не смотря на правительственное запрещеніе, манзы все-таки вывозятъ лѣсъ преимущественно сухимъ путемъ, въ Хунчунъ, причемъ въ особенности страдаетъ отъ порубокъ драгоцѣнный тиссъ, равно какъ и всѣ вообще строевыя породы. Тиссовое дерево идетъ въ Китаѣ на тонкія столярныя подѣлки и, главное, на внутреннюю отдѣлку джонокъ, а изъ ильма, въ верховьяхъ Сучана, Цимухэ и нѣкоторыхъ другихъ рѣкъ, манзы строятъ для капустныхъ промышленниковъ челны, выдалбливая стволы огромныхъ деревьевъ.

Надо замѣтить, что, будучи вывезенъ въ Китай, корабельный и строевой лѣсъ представляетъ собою тамъ громадную цѣнность, такъ какъ въ Китаѣ очень дорого цѣнится даже мелколѣсье, идущее на топливо. Въ Кантонѣ, напримѣръ, въ 1882 г. за сажень однополѣнныхъ сосновыхъ дровъ платили 5 доллар. Въ другихъ городахъ дрова и даже доски продаются на вѣсъ. По всей вѣроятности было бы выгодно возить также лѣсъ изъ Уссурійскаго края въ Японію для шпалъ для тамошнихъ желѣзныхъ дорогъ, а нѣкоторыя породы нашли бы себѣ сбытъ и въ Санъ-Франциско.

При правильной эксплоатаціи лѣсовъ, количество которыхъ въ области превосходитъ 70 милл. десятинъ, они одни могли бы составить крупную статью нашего вывоза, которая играла бы самую видную роль въ экономическомъ бюджетѣ этого края. Къ сожалѣнію, здѣсь нѣтъ пока ни одного лѣсничаго, да и самые лѣса не только не разбиты на участки, но даже не приведены въ извѣстность. Особенно выгоденъ вывозъ лѣсу былъ бы изъ Императорской гавани. Купецъ Денби дѣлалъ опытъ посылки изъ Уссурійскаго края трехъ судовъ съ лѣсомъ: двухъ въ Шанхай, одного въ Гонъ-Конгъ. Половина груза была дубъ, другая ясень. Съ наибольшею выгодою лѣсъ былъ проданъ въ Гонъ-Конгѣ.

Кромѣ воровскаго вывоза за границу лѣса, манзы ежегодно валятъ тысячи дубовъ ради грибнаго промысла. Китайскіе гастрономы очень цѣнятъ особый видъ грибчатаго нароста, который появляется на стволѣ дуба, черезъ годъ послѣ срубки, когда въ деревѣ уже начался процессъ гніенія. Манзы собираютъ эти гнилушки, высушиваютъ ихъ и сбываютъ за границу. Въ Хунчунѣ, Сяньсинѣ и Нингутѣ средняя цѣна на этотъ продуктъ въ прежніе годы держалась отъ 10 до 12 серебряныхъ рублей за пудъ, а нынѣ доходитъ отъ 15 до 18 и даже до 20 руб., — поэтому можно себѣ представить, насколько грибной промыселъ выгоденъ для манзовъ. Наиболѣе всего онъ былъ развитъ въ западной части Ханкайскаго и Суйфунскаго бассейновъ, и громадныя пространства истребленныхъ лѣсовъ составляютъ непосредственный результатъ этого промысла. Но лѣсоистребленіе далеко не ограничивается, какъ мы уже сказали, однимъ грибнымъ промысломъ. Въ подспорье ему являются лѣсные палы, пускаемые манзами ради варварскаго способа охоты на лѣсного звѣря.

Пожары отъ безпечности происходятъ, главнѣйшимъ образомъ, вслѣдствіе обыкновенія манзовъ выжигать осенью траву вокругъ своихъ жилищъ. Дѣлаютъ они это изъ предосторожности противъ тигровъ. Затѣмъ осенью поджигаютъ траву и валежникъ для охоты. Облавные поджоги дѣлаются, сообразуясь съ направленіемъ вѣтра, одновременно съ трехъ сторонъ, полукружіемъ или покоемъ, причемъ линія ихъ иногда занимаетъ пространство въ нѣсколько верстъ. Огонь гонитъ звѣрей по вѣтру, т. е. туда, гдѣ еще нѣтъ пожара и гдѣ ихъ ожидаютъ засѣки и ямы. Для этихъ засѣкъ, идущихъ нерѣдко верстъ на

десятокъ, тоже истребляется множество лѣса, такъ какъ засѣки, достигающія высоты двухъ аршинъ и болѣе, устраиваются изъ срубленныхъ деревьевъ, для чего манзы валятъ ихъ тысячами. Полуостровъ Муравьевъ, между Уссурійскимъ и Амурскимъ заливами, въ ихъ верховьяхъ, весь пересѣченъ поперегъ одною большою засѣкою, которая тянется на протяженіи 19-ти верстъ. Пожары, происходящіе отъ этихъ причинъ, быстро распространяются и еще лѣтомъ 1882 года почти все побережье Южно-Уссурійскаго края представляло съ моря непрерывную картину лѣсныхъ пожаровъ.

Вопросъ о лѣсоустройствѣ является слѣдовательно однимъ изъ самыхъ существенныхъ для будущности этого края. Вотъ вкратцѣ историческія свѣдѣнія объ устройствѣ здѣсь лѣсной части, которыя мы собрали изъ оффиціальныхъ источниковъ. Въ январѣ 1863 года, бывшій генералъ-губернаторъ Восточной Сибири, генералъ-лейтенантъ Корсаковъ представлялъ въ Сибирскій Комитетъ проектъ правилъ о рубкѣ лѣса и лѣсной промышленности въ Приморской области. Правила эти, 21 апрѣля того же года, удостоены Высочайшаго утвержденія и препровождены къ генералъ-губернатору Восточной Сибири для введенія ихъ въ дѣйствіе, въ видѣ опыта, на 5 лѣтъ. Съ этого собственно времени и слѣдуетъ считать возникновеніе лѣсного вопроса области. Правилами (пунктъ 2-й), между прочимъ, постановлено: «Русскимъ подданнымъ и иностранцамъ дозволяется вывозъ разнаго рода лѣса за границу, на первое время, изъ одной Императорской гавани *), гдѣ отдѣляется и оставляется непри-

*) Императорская гавань или гавань Николая I, со всѣми ея бухтами и окруженная высокими горами, занимаетъ одно изъ первыхъ мѣстъ въ мірѣ по удобствамъ стоянки. Изъ ея бухтъ удобнѣйшая бухта Паллада, названная такъ по имени затопленнаго въ ней въ 1855 г. фрегата Паллада, послѣднее плаваніе на которомъ описано г. Гончаровымъ. Въ этой бухтѣ суда могутъ становиться почти вплоть къ берегу. Свободныхъ обитателей въ гавани только одинъ чухонецъ Анцъ Напъ, ведущій съ гиляками и тунгусами мѣновую торговлю. За различные городскіе продукты онъ получаетъ мѣха соболей, лисицъ, тигровыя шкуры и пр. Изъ де-Кастри разъ или два въ лѣто посылаются шхуны въ Императорскую гавань для доставленія туда смѣны солдатъ на годъ, въ числѣ 12 человѣкъ, подъ начальствомъ унтеръ-офицера. Солдаты живутъ въ большой деревянной казармѣ. Кромѣ службы по охранѣ лѣса, каждый изъ нихъ обязанъ вырубить за зиму извѣстное количество саж. дровъ. Этими дровами могутъ пользоваться военныя суда. Для лѣсной промышленности Императорская гавань удобна тѣмъ, что берега, на пространствѣ 35 верстъ, и рѣки, впадающія въ гавань, окружены густыми насажденіями кедра, лиственницы и сосны. Въ другихъ мѣстахъ, по причинѣ вѣтровъ, хорошій лѣсъ растетъ лишь въ 7—8 верстахъ отъ береговъ, которые покрыты мелкимъ кустарникомъ.

косновеннымъ необходимое, по соображенію губернатора области, заказное лѣсное пространство на правительственныя надобности; во всѣхъ же прочихъ мѣстахъ гавани рубка лѣсу для заграничной торговли дозволяется свободно».

Контръ-адмиралъ Казакевичъ, въ исполненіе сего, представляя генералъ-губернатору на утвержденіе таксу, по которой назначалось взысканіе пошлинъ съ деревьевъ въ четыре вершка въ верхнемъ отрубѣ, длиною до 4-хъ саж. 50 коп., до 6-ти — 1 р., выше 6-ти — 2 р. и съ сажени трехполенныхъ дровъ — 1 р., полагалъ принять слѣдующій порядокъ: 1) каждому желающему отводить въ Императорской гавани извѣстное количество десятинъ лѣса, при чемъ лѣсничій обязанъ предварительно опредѣлить количество лѣсныхъ матеріаловъ, находящихся на отведенномъ участкѣ и, смотря по этому количеству, взыскивать съ получающихъ участки плату на основаніи установленной вывозной пошлины, но въ половинномъ размѣрѣ той, которая опредѣлена по таксѣ, для бревенъ, вывозимыхъ людьми, не получившими участки и заходящими въ Императорскую гавань только временно для взятія лѣса; 2) чтобы не стѣснять промышленниковъ, предоставить на волю каждаго или получить извѣстный участокъ единовременно оплаченный, съ правомъ вывоза изъ него лѣса въ какомъ угодно видѣ, или же платить за бревно по установленной для сего таксѣ; для наблюденія за правильностію порубокъ и для взиманія пошлины контръ-адмиралъ Казакевичъ ходатайствовалъ о назначеніи въ качествѣ лѣсничаго топографа Петровича и 127 нижнихъ чиновъ 27-го флотскаго экипажа для охраненія лѣса.

Затѣмъ генералъ-лейтенантъ Корсаковъ разрѣшилъ бывшему губернатору области дозволить въ видѣ опыта жителямъ и низовья Амура производить рубку лѣса и сплавлять въ г. Николаевскѣ для продажи и затѣмъ по заключеніи навигаціи 1864 г. сообщить окончательныя соображенія, дабы на основаніи ихъ можно было войти съ ходатайствомъ о соотвѣтственномъ измѣненіи существующаго порядка пользованія землею на Амурѣ.

Вслѣдствіе сего губернаторъ донесъ, что: 1) со времени разрѣшенія вывоза лѣса изъ Императорской гавани и впослѣдствіи изъ Николаевска за границу, лѣсная торговля не принесла для края ожидавшейся отъ нея пользы и далеко не приняла тѣхъ размѣровъ, которые могли бы выгодно отозваться на развитіи вообще промышленности въ области; 2) такой застой въ загра-

ничной торговлѣ лѣсомъ происходитъ не столько отъ высокой попенной платы, установленной на вывозимый лѣсъ, сколько отъ конкурренціи орегонскаго лѣса, который имѣетъ лучшія противъ нашего лѣса качества и вывозится на мѣста сбыта обдѣланнымъ въ видѣ досокъ, брусьевъ и проч., тогда какъ нашъ, по несуществованію въ области лѣсопильныхъ заводовъ, вывозится круглыми сырыми бревнами, которыя, не будучи удобны для погрузки на суда, занимаютъ весьма много мѣста и вообще покупаются на заграничныхъ рынкахъ не такъ охотно, какъ обдѣланный и хорошо высушенный лѣсъ; 3) существующая въ области высокая заработная плата, при трудности доставки лѣса къ мѣсту погрузки, по неимѣнію сухопутныхъ путей сообщенія, служитъ причиною довольно высокой цѣны на лѣсъ на мѣстѣ; 4) наконецъ, самая главная причина застоя лѣсной торговли въ связи съ предъидущими,—есть незначительное требованіе на лѣсъ, въ особенности въ ближайшемъ къ намъ заграничномъ рынкѣ, Шанхаѣ; 5) хотя въ видахъ распространенія промышленности и полезно было бы разрѣшить безплатный вывозъ лѣсныхъ произведеній, но, имѣя главною цѣлью содѣйствовать пріобрѣтенію поземельной собственности, тогдашній военный губернаторъ, контръ-адмиралъ Фуругельмъ, полагалъ произведенія, выдѣланныя изъ лѣса, добытаго съ частной земли, освободить отъ всякой пошлины, а произведенія, полученныя изъ лѣса съ земли, казнѣ принадлежащей, обложить пошлиной въ уменьшенномъ размѣрѣ противъ круглаго лѣса, и 6) если послѣдуетъ разрѣшеніе на отводъ въ частную собственность лѣсныхъ участковъ въ южныхъ гаваняхъ, то тѣ же правила должны быть распространены и на эти мѣстности, причемъ во всѣхъ важныхъ пунктахъ, согласно правиламъ 1863 года, будутъ отведены заповѣдныя рощи, въ которыхъ ни рубить, ни отводить лѣсъ не будетъ разрѣшено.

Утвердивъ означенное представленіе, бывшій генералъ-губернаторъ нашелъ неудобнымъ разрѣшить въ то время вопросъ объ освобожденіи при вывозѣ за границу отъ попенной платы лѣса, вырубленнаго на частныхъ дачахъ, ибо лѣсные участки никѣмъ въ собственность пріобрѣтены еще тогда не были и наблюденіе за тѣмъ—вырубленъ ли вывозимый лѣсъ на частныхъ дачахъ или на казенной землѣ—будетъ затруднительно для мѣстной администраціи.

Въ исполненіе означеннаго предложенія, бывшій губернаторъ области, излагая вновь причины застоя лѣсной промышленности въ

области, привелъ еще то обстоятельство, что суда приходятъ въ Николаевскъ малаго ранга и вообще не приспособленныя къ транспортировкѣ лѣса. Затѣмъ, по мнѣнію губернатора, хотя при ненаселенности области торговля лѣсомъ едва ли можетъ принять широкіе размѣры, но, тѣмъ не менѣе, необходимо: 1) отмѣнить вовсе воспрещеніе пріобрѣтать земли для населенія въ Приамурскомъ краѣ, на которыхъ произростаетъ строевой и корабельный лѣсъ, ибо вслѣдствіе этого запрещенія, Высочайше утвержденныя въ 1861 году правила, въ отношеніи разрѣшенія пріобрѣтать въ области частнымъ лицамъ земли, остались мертвою буквою, такъ какъ всѣ почти земли, удобныя для поселенія, преимущественно изобилуютъ корабельными и строевыми лѣсами, и 2) вывозимый за границу лѣсъ съ частныхъ дачъ, какъ объяснено выше, никакою пошлиною не облагать, а пошлину съ лѣса, вывозимаго съ казенныхъ дачъ, уменьшить на одну третью часть.

Предположенія эти бывшій губернаторъ подкрѣпилъ еще слѣдующими соображеніями: орегонскій лѣсъ освобожденъ отъ всѣхъ налоговъ, между тѣмъ лѣсъ этотъ далеко лучше нашего, и потому, чтобы дать возможность нашимъ купцамъ лѣсопромышленникамъ конкурировать съ орегонскимъ лѣсомъ, необходимо поставить ихъ въ такія же условія, въ какихъ находятся американскіе купцы, не говоря уже о томъ общемъ правилѣ, что пошлиной преимущественно облагаются ввозные предметы, а не свои. Освобожденіе отъ пошлинъ лѣса, вывозимаго изъ частныхъ дачъ, по мнѣнію бывшаго губернатора, усилитъ пріобрѣтеніе въ собственность земель и тѣмъ уменьшитъ лѣсные пожары, опустошающіе ежегодно огромныя лѣсныя площади.

Въ такомъ положеніи лѣсной вопросъ находился до 1880 года. Въ этомъ году областное начальство представило копію съ журнала областнаго совѣта, въ коемъ находило, что для поднятія лѣснаго промысла въ Приморской области необходимо отмѣнить установленныя правилами 1863 года попенную и десятинную таксы и отводить частнымъ лицамъ земли, на коихъ произростаютъ строевые и другіе лѣса. Изъ журнала, между прочимъ, оказывается, что за проданные и вывезенные за границу изъ Приморской области лѣсные матеріалы съ 1863 года поступило: въ 1863 году — 346 р., въ 1864 году — 3,892 р. 97 коп., въ 1865 году—364 р. 77 к., въ 1871 году—345 р. 33 коп., въ 1875 году—14 р., т. е. совершенно ничтожный доходъ.

Что касается продажи лѣсныхъ участковъ въ частную соб-

ственность, какъ средства уменьшенія надзора за лѣсной промышленностью, то возникло опасеніе, что продажа приведетъ лишь къ тому, что промышленники, купивъ участки въ собственность, будутъ безпошлинно вырубать лѣсъ и въ казенныхъ дачахъ, такъ какъ достаточно будетъ владѣльцу участка заявить, что лѣсъ вырубленъ на участкѣ, ему принадлежащемъ, лѣсной администраціи придется принимать такое голословное заявленіе на вѣру, ибо услѣдить за тѣмъ, гдѣ вырубленъ лѣсъ, не представляется на громадномъ пространствѣ края никакой возможности. Такимъ образомъ, при продажѣ лѣсныхъ участковъ казна должна-де понести значительный убытокъ.

На основаніи всего вышеизложеннаго было предположено въ Иркутскѣ: 1) правила 1863 года отмѣнить и рубку лѣса для заграничной торговли запретить на всемъ пространствѣ Приморскаго края; 2) по отводѣ заповѣдныхъ участковъ для надобностей правительства, отводить лѣсные участки вновь образующимся общинамъ переселенцевъ, полагая на каждую извѣстное количество лѣснаго пространства; затѣмъ во всѣхъ другихъ мѣстахъ разрѣшить рубку лѣса населенію края для внутреннихъ потребностей, по уменьшенной противъ 1863 года таксѣ, установленіе и размѣръ которой предоставить военному губернатору Приморской области съ утвержденія генералъ-губернатора Восточной Сибири.

Чисто теоретическое заключеніе это было разобрано обстоятельно въ спеціальномъ по лѣсной части комитетѣ. Комитетъ прежде всего заключилъ о необходимости предварительнаго, хотя бы рекогносцировочнаго изслѣдованія приамурскихъ лѣсовъ. Такое изслѣдованіе едва ли можетъ вызвать расходы настолько значительные, чтобы они не соотвѣтствовали тѣмъ цѣлямъ правительства, ради которыхъ понесены уже значительные расходы по пріобрѣтенію и администраціи Приамурскаго края. Далѣе, по мнѣнію комитета, воспрещеніе вывоза за границу можетъ поставить лѣса Приморской области въ совершенно непроизводительное положеніе, что, безспорно, вредно отзовется и на столь желанной колонизаціи края. Многіе примѣры указываютъ, что могучимъ и единственнымъ средствомъ колонизаціи являлась разработка естественныхъ богатствъ страны. Чѣмъ болѣе льготъ по разработкѣ естественныхъ богатствъ, тѣмъ скорѣе, тѣмъ успѣшнѣе созидается колонизація. Приморская область, судя по заявленіямъ мѣстной администраціи и по отзывамъ всѣхъ пу-

тешественниковъ, изобилуетъ лѣсами. Въ такой почти не населенной странѣ на лѣса, во всей ихъ массѣ, нельзя смотрѣть какъ на цѣль народнаго хозяйства; они сперва должны составить средство для развитія колонизаціи и сельскохозяйственной культуры.

Поэтому, едва ли можно отвергать пользу продажи лѣсныхъ пространствъ въ Приморской области въ частныя руки, тѣмъ болѣе, что нельзя ожидать такого наплыва покупателей, чтобы краю сразу грозило убыточное истребленіе лѣсовъ. Мѣстная администрація будетъ находиться всегда въ полной возможности уловить моментъ, когда слѣдуетъ пріостановить дальнѣйшую распродажу лѣсовъ. Въ интересахъ колонизаціи, слѣдовало бы допустить и повсемѣстный вывозъ за границу лѣса. Опасеніе, что невозможно будетъ контролировать и усчитывать вывозимый лѣсъ, по причинѣ ничтожныхъ средствъ охраненія, явилось, вѣроятно, вслѣдствіе недоразумѣнія. По мнѣнію лѣснаго комитета нельзя допустить, чтобы лѣсная промышленность въ Приморской области, при сильной конкуренціи американскаго лѣса, приняла сразу значительные размѣры. Большая часть лѣсныхъ пространствъ вѣроятно не малое еще время будетъ недоступна лѣсопромышленникамъ, а потому и охранять такія мѣста не представится надобности.

Комитетъ не имѣлъ никакихъ данныхъ для сужденія, въ какой мѣрѣ высока или низка дѣйствующая такса. По мнѣнію комитета, такса должна быть опредѣляема мѣстною администраціею періодически, на извѣстное время, сообразно съ условіями мѣстности. Безспорно, что одинаковая такса не только для цѣлой области, но даже для одной гавани несостоятельна. Въ первое время возникновенія торговли лѣсомъ она даже не можетъ выражать дѣйствительной его стоимости. Какъ общее правило, можно рекомендовать на первое время возможно низкую таксу, дабы привлечь лѣсопромышленниковъ; затѣмъ, постепенно такса должна повышаться, пока не достигнетъ дѣйствительной стоимости лѣса.

Еслибы для этого потребовалось усилить личный составъ лѣсныхъ спеціалистовъ въ области, то передъ нѣкоторымъ увеличеніемъ расходовъ, въ виду ожидающейся отъ того несомнѣнной пользы для края, нельзя останавливаться. До выработки же постоянныхъ правилъ относительно эксплоатаціи лѣсовъ казалось бы наиболѣе соотвѣтственнымъ предоставить генералъ-губернатору право немедленно пріостанавливать продажу лѣсныхъ матеріаловъ изъ ка-

зенныхъ лѣсовъ для вывоза за границу и для мѣстныхъ потребностей въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ будетъ замѣчена въ томъ необходимость по ходу развитія колонизаціи и мѣстныхъ промысловъ.

По мнѣнію нашего консула въ Шанхаѣ, г. Рединга, для устройства сбыта лѣса изъ Приморской области въ Китай полезно было бы со стороны лѣснаго управленія опредѣленіе участковъ, ежегодно назначаемыхъ для рубки, и таксы пошлинныхъ денегъ. Затѣмъ объ этомъ надобно публиковать въ шанхайскихъ газетахъ и билеты для рубки надо доставлять нашему консулу въ Шанхаѣ, который по мѣрѣ выдачи билетовъ увѣдомлялъ бы лѣсное управленіе въ Владивостокѣ о принятіи соотвѣтствующихъ мѣръ для контроля на мѣстахъ вырубки лѣса.

Намъ остается еще сказать нѣсколько словъ о снабженіи лѣсомъ Владивостока. Благодаря весьма непохвальной, совершенно національной русской привычкѣ: въ мѣстахъ поселенія вырубать кругомъ себя лѣсъ, во Владивостокѣ нѣтъ даже порядочнаго садика и на мѣстѣ прежняго, недавняго лѣса приходится разсаживать молоднякъ; благодаря тому же, сажень дровъ (дубовыхъ) стоитъ до 8 руб. Дрова доставляются въ Владивостокъ съ острова Русскій и съ городской выгонной земли. За дрова платится въ городской доходъ 10 коп. съ сажени. Строевой лѣсъ для Владивостока привозится изъ Маргучей, Амабела, съ Суйфуна, Тавайзи, причемъ уплачивается въ пользу казны 10 коп. съ бревна пошлины.

Владивостокскій голова, М. К. Федоровъ, имѣетъ уже отводъ лѣса въ 20 верстахъ отъ города, гдѣ устроилъ паровой лѣсопильный заводъ. Онъ увѣряетъ, что очень много строительнаго лѣса имѣется и вблизи города и вообще въ Южно-Уссурійскомъ краѣ. Часто попадаются стволы больше аршина въ поперечникѣ, но вслѣдствіе затруднительной доставки лѣсъ вообще дорогъ. Другая паровая лѣсопильня устроена г. Фабромъ, а третья при строительной части въ Владивостокѣ; доставка лѣса гонками, сплавомъ.

Говоря о растительности, нелишне будетъ упомянуть еще, что, по р. Суйфуну, близъ с. Никольскаго, масса дикорастущей шелковицы. Хотя Китай съ его прекрасными кокопами подъ бокомъ, но до сихъ поръ не сдѣлано еще опытовъ шелководства.

Опасенія относительно истребленія въ краѣ лѣса имѣютъ тѣмъ менѣе значенія, что не говоря уже объ угольныхъ копяхъ на Сахалинѣ, объ углѣ въ заливѣ Посьетъ, гдѣ добы-

вался уже моряками очень хорошій уголь, и о мѣсторожденіяхъ угля въ заливѣ Ольга и др. мѣстахъ, углемъ богаты и окрестности Владивостока. Въ нынѣшнемъ году начата разработка угля близъ мыса Угольнаго, миляхъ въ четырехъ отъ входа въ р. Суйфунъ. Въ этихъ поляхъ угольный пластъ, толщиной отъ 8 — 10 ф., обнажается у самаго берега. Эта копь была найдена уже давно, но собственникъ, городской голова Федоровъ, въ теченіи 11 лѣтъ хлопоталъ объ отводѣ ему участка. Разработка началась зимой, рабочими манзами, безъ спеціалистовъ-руководителей. Когда прошли болѣе 50 саж. въ глубину, верхніе пласты земли вдавили крѣпи, вслѣдствіе чего пришлось прекратить работы и начать работу съ другой стороны. Добытый уголь (около 100,000 пуд.) очевидно молодаго образованія, замѣтнаго слоистаго строенія, содержитъ много воды, смолистыхъ и землистыхъ частей, но по мѣрѣ углубленія качествомъ становится лучше. Бухта, въ которой находятся копи, довольно удобна для стоянки судовъ, закрыта и берегъ приглубый. Г. Федоровъ взялъ подрядъ на поставку угля, въ 1882 году, на отопленіе казенныхъ зданій въ Владивостокѣ. Если нельзя ожидать вывоза этого угля заграницу, то того же нельзя сказать про каменный уголь, разработываемый англійскимъ горнымъ инженеромъ г. Морисъ (принявшимъ русское подданство). Его копи находятся на противоположномъ отъ Владивостока берегу Амурскаго залива, близъ залива Седими. Уголь оказывается прекраснаго качества, вполнѣ годный для паровыхъ машинъ. Весьма вѣроятно, что дѣло это пойдетъ хорошо, уголь будутъ покупать для судовъ сибирской флотиліи и даже вывозить заграницу. О развѣдкахъ г. Мориса по р. Сидеми, имѣется въ «Горномъ Журналѣ» 1881 г. статья гор. инж. Ефимова, изъ которой видно, что разработкѣ сидемійскаго угля можно предсказать хорошій успѣхъ. Пластъ находится въ верховьяхъ рѣки Сидеми, причемъ дальнѣйшій пунктъ предполагаемой разработки отстоитъ отъ морскаго берега на 12 англійскихъ миль, химическій анализъ надъ пробнымъ кускомъ далъ 47% чистаго углерода, но есть надежда, что, углубившись, можно получить уголь значительно лучшихъ качествъ. Расположеніе пласта таково, что при первоначальной разработкѣ не потребуется откачиванія воды, а доставка угля къ морю изъ самаго дальняго пункта предполагаемой разработки къ гавани можетъ быть облегчена съ помощью желѣзно-конной до-

роги, устройство коей не вызоветъ никакихъ техническихъ затрудненій, такъ какъ она пройдетъ по совершенно ровному мѣсту, имѣющему небольшой склонъ къ берегу моря. Бухта Сидеми, въ которой предполагается грузить уголь на суда, вполнѣ защищена отъ господствующихъ здѣсь вѣтровъ, и глубина ея, съ устройствомъ пристани у берега, позволяетъ большимъ судамъ свободно грузиться углемъ, ошвартовившись у самой пристани. По оффиціальнымъ свѣдѣніямъ, по Сидеми и на берегу Амурскаго залива по 1 апрѣля 1882 г. было добыто 240,000 пудовъ угля.

Кромѣ добычи каменнаго угля Южно-Уссурійскій край имѣетъ всѣ данныя для развитія золотопромышленности. Золотыя розсыпи имѣютъ здѣсь значительное распространеніе, и главное ихъ богатство находится въ нѣдрахъ Сихота-Алиня, потому что всѣ потоки и рѣчки, берущіе начало изъ этого хребта, обнаруживаютъ присутствіе золота; наибольшее его распространеніе замѣчено пока въ пространствѣ между Уссурійскимъ заливомъ и рѣками Цимухэ и Сучаномъ. Принадлежащіе намъ пустынные острова Японскаго моря также содержатъ въ себѣ золотыя розсыпи, изъ коихъ важнѣйшая изъ доселѣ извѣстныхъ находится на остр. Аскольдѣ; есть признаки и на островѣ Путятина. Большинство извѣстныхъ пріисковъ разрабатывается манзами. Наши промышленники оставляютъ не только всѣ эти мѣста, но и большую часть пріисковъ въ краѣ безъ разработки, по недостатку рабочихъ рукъ и удобныхъ путей, по которымъ можно бы было подвозить къ пріискамъ припасы и все необходимое для работъ, а частію изъ опасенія манзовскихъ разбоевъ. То же относится и до другихъ отраслей горнаго дѣла.

Денежныя и банкирскія операціи во Владивостокѣ сосредоточены главнымъ образомъ у г. Семенова. Кромѣ того, на основаніи сенатскаго указа 1879 г., производятся ссуды изъ городскихъ капиталовъ, причемъ взимается 9% въ годъ или $^{3}/_{4}$% въ мѣсяцъ. Въ 1879 году изъ городскихъ суммъ вращалось по учету векселей, за поручительствомъ двухъ владѣльцевъ недвижимой собственности, на сумму отъ 11,547 до 19,808 руб. въ мѣсяцъ, на что управа получила 994 руб. прибыли. Владивостокъ сильно нуждается въ учрежденіи кредитнаго общества или по крайней мѣрѣ городскаго банка; мѣстные жители выражаютъ желаніе, чтобы этотъ банкъ производилъ и стра-

ховку (!), а застрахованное имущество принималось бы въ застрахованной суммѣ въ залогъ по подрядамъ и въ обезпеченіе акциза. Но при исключительномъ и своеобразномъ экономическомъ бытѣ банкъ невозможенъ, по крайней мѣрѣ въ настоящее время, и главнымъ образомъ потому—какъ свидѣтельствуетъ отчетъ владивостокской городской управы за 1878 годъ — что манзы, составляя многочисленное промышленное сословіе Владивостока, «не вошли еще съ русскими и другими европейцами во взаимное довѣріе». Вексель торгующаго китайца, въ дѣлахъ мѣстной полиціи, равносиленъ бездоказательному иску, что зависитъ отъ неопредѣленнаго соціальнаго положенія манзъ. По свидѣтельству того же отчета, солидные капиталы, добытые манзами въ нашихъ предѣлахъ, имѣютъ банковое операціонное движеніе въ Китаѣ; мы же, кромѣ мѣны съ ними продуктовъ, точно дикари съ европейцами, никакой другой коммерческой взаимности не допускаемъ.

Манзы имѣютъ еще другое вредное вліяніе на ходъ денежныхъ операцій. А именно всѣ свои заработки они обращаютъ въ серебро, особенно въ серебряные доллары, которые увозятъ въ Китай. При этомъ обмѣнъ кредитныхъ билетовъ производится по совершенно произвольному и всегда очень низкому курсу. За неимѣніемъ въ Владивостокѣ биржи и при ничтожности сдѣлокъ, курсъ рубля и долларовъ ничѣмъ регулированъ быть не можетъ. Въ апрѣлѣ 1880 г. долларъ, вмѣсто своей настоящей цѣны (по тогдашнему курсу кредитнаго рубля) 1 р. 60 коп., продавался въ Владивостокѣ по 2 руб. 15 к. до 2 р. 20 к. Во время восточной войны цѣна доллара въ Владивостокѣ доходила даже до 2 руб. 75 коп.

Пересылка денегъ изъ Владивостока обходится недешево. На частныхъ пароходахъ берутъ за провозъ денегъ $^1/_2\%$ и за страхованіе $^3/_4\%$.

Платежная операція совершается такимъ образомъ, что необходимыя для уплаты по векселю суммы вносятъ въ мѣстное казначейство, которое переводитъ деньги въ государственный банкъ, а тамъ переводъ дѣлается черезъ домъ Вогау или Международный банкъ. Размѣръ переводимыхъ ежегодно суммъ сообщенъ былъ выше.

Первоначально деньги переводились на главное казначейство и сборъ за переводъ шелъ на устройство пристани. Но, по требованію иркутской контрольной палаты, сборъ обращенъ въ

казну. Тотъ же сборъ въ Николаевскѣ на Амурѣ по Высочайшему повелѣнію съ 1863 г. обращается на устройство гавани.

Въ Китай и Санъ-Франциско уплачиваютъ векселями на Лондонъ, платежъ по которымъ производится черезъ С.-Петербургъ.

Страховыхъ агентовъ въ Владивостокѣ для страхованія отъ огня нѣтъ никого кромѣ Кунстъ-Альберса. Тотъ же домъ служитъ для морскаго страхованія представителемъ «Chinese Insurance C°» и австрійскаго общества «Дунай». Морскіе грузы страхуютъ телеграфомъ черезъ Шанхай. Порядокъ этого страхованія мы укажемъ въ главѣ о китайской торговлѣ.

Поступающіе во Владивостокъ частные товары расходуются главнымъ образомъ въ самомъ городѣ и въ ближайшихъ военныхъ постахъ побережья, куда они отвозятся также моремъ; въ глубь же страны, по недостатку дорогъ, они отпускаются въ небольшомъ количествѣ. До настоящаго времени въ краѣ нѣтъ ни одной телѣжной дороги, по которой можно бы во всякое время года поддерживать сообщеніе. Единственная дорога идетъ отъ с. Камень-Рыболова (на озерѣ Ханка) до деревни Раздольной (на р. Суйфунѣ), на протяженіи 140 верстъ, но въ ненастное время рѣки Мо и Че-хе-за, вблизи которыхъ пролегаетъ эта дорога, заливаютъ ее, прекращая всякое сообщеніе. Въ 1878 году была открыта старая китайская дорога отъ с. Никольскаго, вверхъ по р. Суйфуну и Мо, и по всей вѣроятности направляющаяся къ оз. Ханка; однако для подробнаго изслѣдованія и возстановленія этой дороги до сихъ поръ ничего не предпринято. Правильное сообщеніе Владивостока съ Раздольнымъ поддерживается два раза въ недѣлю казенными пароходами, на которыхъ за проѣздъ и провозъ платы не берутъ. Это, однако, не способствуетъ торговлѣ, потому что нельзя навѣрное разсчитывать, что грузъ будетъ принятъ на пароходъ; по р. Сунгачи плаваніе еще затруднительнѣе.

Настоятельно необходимо устроить прочное сообщеніе Владивостока съ Южно-Уссурійскимъ краемъ и Амуромъ, ибо только тогда онъ можетъ стать торговымъ центромъ района. Цѣны провоза отъ Владивостока до Раздѣльной 70 коп. съ пуда, зимою отъ Владивостока до Камень-Рыболова 2 руб. 50 коп. съ пуда, по Уссури лѣтомъ до Хабаровки 40 коп. съ пуда. Путь къ с. Никольскому начатъ разработкой; очередь за путемъ на сѣверовостокъ, по телеграфной просѣкѣ отъ Никольскаго до станицы

Буссе (начальный пунктъ пароходства по Уссури); иначе зимняя почта должна проходить чрезъ китайскіе предѣлы тамъ, гдѣ она огибаетъ оз. Ханка. Еще лучше, если бы китайцы дозволили провести дорогу на Сань-синь-ченъ для болѣе прямаго сообщенія Южно-Уссурійскаго края съ Амурскимъ. На исполненіе всѣхъ этихъ предположеній понадобится свыше 2 милл. руб.

Но еще бы, конечно, было полезнѣе, если бы Владивостокъ былъ связанъ желѣзной дорогой. Наиболѣе удовлетворяющимъ нуждамъ края направленіемъ подобной дороги, по мнѣнію г. Аносова, дѣлавшаго здѣсь предварительныя изысканія, представляется направленіе отъ Владивостока въ долину р. Суйфуна, до селенія Никольскаго, и отъ него, пересѣкая рѣку Лефу, внизъ по лѣвой вершинѣ рѣки Дауби-хэ, до впаденія ея въ Уссури, притокъ Амура; далѣе, по лѣвому берегу р. Уссури, до мѣста бывшаго селенія Нижне-Романовскаго, у котораго ей предстоитъ перейти на правый берегъ Уссури и слѣдовать имъ до конечнаго своего пункта у стан. Буссе; всего на протяженіи 415 верстъ. Отъ Буссе Уссури судоходна для пароходовъ, сидящихъ 3 фута, такъ что товары отъ Буссе безъ перегрузокъ уже могутъ достигать крайняго навигаціоннаго пункта по Амуру — г. Срѣтенска, на протяженіи 2,450 верстъ.

Кромѣ избраннаго пути Приморскій хребетъ, отдѣляющій Уссурійскій бассейнъ отъ моря, представляетъ три перевала: 1) отъ Владивостока на озеро Ханка; 2) изъ гавани Св. Ольги въ притокъ Уссури, Фудзи-хэ, и 3) изъ залива Де-Кастри на озеро Кизи, соединенное протокомъ съ Амуромъ. По мнѣнію г. Аносова:

1) Путь отъ Владивостока на озеро Ханка длиною 210 вер. неудобенъ, вслѣдствіе ежегодныхъ почти разливовъ рѣкъ Суйфуна и Мо, по долинамъ которыхъ пролегаетъ этотъ путь. Кромѣ того, плаваніе по Ханка, по мелкости бара при выходѣ изъ него рѣчки Сунгачи и крайней извилистости послѣдней, представляетъ серьезныя неудобства, и во всякомъ случаѣ вызвало бы необходимость лишней перегрузки для транзитныхъ грузовъ.

2) Путь отъ гавани Св. Ольги на Уссури чрезъ долину Фудзи-хэ длиною около 400 верстъ неудобенъ по значительной высотѣ водораздѣльнаго хребта рѣкъ Фудзи-хэ и Аввакумовки.

3) Путь отъ залива Де-Кастри на озеро Кизи длиною всего 60 верстъ, по незначительности разстоянія, былъ бы са-

мый удобный, но съ устройствомъ дороги по этому направленію устранился бы только одинъ недостатокъ: неудобство прохода судовъ Амурскимъ лиманомъ; общему же экономическому устройству края этотъ путь не принесъ бы пользы, такъ какъ все южное морское побережье осталось бы въ настоящемъ его отрѣзанномъ положеніи отъ остального Приамурскаго края, а судамъ, идущимъ съ грузами въ Амурскій край и Сибирь, пришлось бы дѣлать лишнихъ 900 миль на сѣверъ:

Построенная по проекту г. Аносова желѣзная дорога отъ Буссе до Владивостока:

1) Откроетъ для колонизаціи Амурскаго края новый путь съ моря.

2) Сократитъ водный путь для всѣхъ грузовъ, идущихъ въ край моремъ и обратно изъ него, слишкомъ на 1,500 верстъ.

3) Избавитъ отъ стѣснительнаго въ торговлѣ ограниченія размѣра морскихъ судовъ, доставляющихъ грузы въ Амурскій край.

4) Соединитъ Амурскій бассейнъ съ портомъ, открытымъ девять мѣсяцевъ въ году и отстоящимъ отъ Японіи въ 3-хъ дняхъ хода, а отъ Шанхая въ 6-ти.

5) Дастъ возможность къ установленію правильной, срочной и болѣе дешевой (сравнительно съ перевозкой по Монголіи) доставки чаевъ. Тогда можно будетъ изъ Ханькоу и Фучао отправлять чаи съ августа; въ Срѣтенскѣ они будутъ въ сентябрѣ, въ октябрѣ въ Иркутскѣ, тогда какъ теперь въ это время только чаи выходятъ изъ Калгана.

6) Разовьетъ вывозную торговлю и съ тѣмъ вмѣстѣ производительность какъ Амурскаго края, такъ и Забайкалья, а чрезъ это понизится и фрахтъ на грузы, идущіе на Амуръ, фрахтъ весьма высокій въ настоящее время, вслѣдствіе неимѣнія обратнаго изъ восточныхъ портовъ груза для приходящихъ туда судовъ.

7) Разовьетъ пароходное движеніе по Амуру, чрезъ что значительно понизится провозная плата, такъ сильно увеличивающая въ настоящее время стоимость въ краѣ всѣхъ предметовъ первой необходимости, и въ этомъ отношеніи окажетъ неоцѣнимую услугу золотопромышленности, имѣющей, судя по сдѣланнымъ въ краѣ открытіямъ, столь богатую въ немъ будущность.

Въ техническомъ отношеніи сооруженіе проектируемой до-

роги не должно, по мнѣнію г. Аносова, представить особенныхъ затрудненій и обойдется сравнительно съ дорогами того же протяженія въ Россіи значительно дешевле, потому что здѣсь достаточно имѣть дорогу типа узкоколейнаго, не предстоитъ почти расхода по отчужденію земель, потребный при сооруженіи лѣсной матеріалъ и камень будутъ представлены безплатно, рабочія руки поставятъ китайцы, обходящіеся съ пищей не свыше 25 р. въ мѣсяцъ на человѣка, и, наконецъ, рельсы, подвижной составъ, мостовыя части, принадлежности механическихъ заведеній и вообще всѣ подлежащіе привозу предметы не будутъ подлежать оплатѣ пошлиною, такъ какъ Владивостокъ и Николаевскъ пользуются правами порто-франко. Въ виду этого можно разсчитывать, что расходы на постройку проектируемой дороги никакъ не превысятъ стоимости сооруженія дорогъ этого типа въ другихъ странахъ, т. е. она обойдется около 8 милл. руб.

Какъ уже упомянуто ранѣе, правильная почтовая дорога начинается въ 90 верстахъ отъ Владивостока, у села Никольскаго, на разстояніи же цѣлыхъ 60 верстъ отъ города, до поста Раздольнаго, идетъ вьючный путь, большей частью по горамъ; поэтому, въ періодъ навигаціи, которая начинается съ половины апрѣля, сообщеніе съ Раздольнымъ производится пароходами — однимъ по Амурскому заливу до устья р. Суйфуна, и другимъ, меньшихъ размѣровъ, по этой рѣкѣ. Въ исключительныхъ случаяхъ, при многоводьѣ рѣки, пароходикъ подымается до самаго с. Никольскаго. Необходимо, чтобы пароходъ ходилъ не до Раздольной, а до Никольскаго. Подобный пароходъ не долженъ сидѣть въ водѣ болѣе 8 дюймовъ; нынѣшніе же пароходы сидятъ въ водѣ 11 дюймовъ. Въ остальное же время Владивостокъ можетъ считаться отрѣзаннымъ отовсюду, потому что разсчитывать на правильный приходъ зимней почты, которая, до вступленія въ Южно-Уссурійскій край, слѣдуетъ отъ Срѣтенска на протяженіи болѣе 2,500 верстъ по льду рѣкъ, нѣтъ возможности; кромѣ того, во всей Приморской области почта не ходитъ примѣрно цѣлыхъ четыре мѣсяца въ году, такъ какъ, при длинѣ Амура и Уссури, періодъ рѣкостава и установленія саннаго пути и періодъ открытія навигаціи очень продолжительны. Тогда сносятся посредствомъ телеграфа, который имѣетъ для края огромное вообще значеніе. Телеграфъ изъ Владивостока въ Хабаровку сворачиваетъ у с. Никольскаго на востокъ и идетъ далѣе по просѣкѣ, которая, переваливъ горы, вступаетъ въ долину р. Даубихэ,

образующей по соединеніи ея съ р. Улахэ воды Уссури. Телеграфная линія отъ Иркутска до Владивостока дѣйствовала не аккуратно, но теперь, по словамъ мѣстнаго телеграфнаго управленія, она работаетъ исправно. Неаккуратность зависитъ отъ проложенія линіи вдали отъ всякихъ путей, почему ремонтъ линій временами, особенно при наводненіяхъ, невозможенъ.

Имѣй мы энергію американцевъ, давно начали бы соединеніе Владивостока съ Нижнимъ-Новгородомъ желѣзною дорогою, подобною той, которая соединяетъ Нью-Іоркъ съ Санъ-Франциско, съ тою разницею, что наша дорога, открывая Западной Европѣ кратчайшій путь въ Китай и Японію, выручала бы втрое болѣе доходовъ. Но, и не прибѣгая къ грандіознымъ проектамъ, возможно сдѣлать изъ Приморской области полезную для Россіи часть государства. Для этого надобно связать ее прочными и аккуратными морскими сообщеніями. А возможны ли въ Владивостокѣ были какія либо серьезныя операціи, когда въ этотъ городъ недавно еще нельзя было попасть, развѣ по случаю, а разъ попавши, приходилось сидѣть по мѣсяцамъ, снова дожидаясь оказіи, чтобы выбраться? Еще для Японіи и Китая случалось пользоваться какимъ-либо купеческимъ судномъ; но затрудненія увеличивались, когда частный человѣкъ желалъ бы отправиться на Сахалинъ или въ другой какой-либо пунктъ Приморской области. Если съ подобными затрудненіями сопряжено было передвиженіе пассажировъ, какія же препятствія встрѣчало передвиженіе товаровъ?

Вопросъ объ организаціи срочныхъ пароходныхъ сообщеній изъ Владивостока и вообще изъ Приморской области мы разберемъ подробно въ особой главѣ, теперь же ограничимся сообщеніемъ нѣкоторыхъ свѣдѣній о морской перевозкѣ вообще изъ Владивостока и о фрахтахъ. Фрахты были очень высоки и на пониженіе ихъ повліяло Общество добровольнаго флота, которое для начала дѣла въ 1880 г. взяло изъ Одессы очень дешево: до Владивостока по 70 к. съ пуда и до Николаевска на Амурѣ по 1 р. 5 к. Затѣмъ оно измѣнило свой тарифъ сообразно цѣнности товаровъ.

Обыкновенный фрахтъ въ Владивостокъ изъ Гамбурга за парусное судно въ 700—800 тоннъ существовалъ до появленія судовъ добровольнаго флота 1,500 фунт. стерлинговъ. Судно, нанятое подобнымъ образомъ, имѣло 200 тоннъ угля для Чифу и взяло въ Владивостокѣ грузъ капусты. Парусное германское

судно въ 1880 г. въ апрѣлѣ пришло изъ Кронштадта въ Владивостокъ съ грузомъ пороха и казеннаго провіанта, зайдя для освѣженія провизіи и запаса воды въ Копенгагенъ и на островъ Яву, въ 6 мѣсяцевъ. Это даетъ понятіе о времени потребномъ для перехода изъ Балтійскаго моря въ Владивостокъ. Изъ Санъ-Франциско во Владивостокъ фрахтъ существовалъ на парусномъ суднѣ отъ 70 до 75 коп. съ пуда, по другимъ свѣдѣніямъ на парусномъ суднѣ 8 долларовъ съ тонны, на почтовомъ пароходѣ 20 долларовъ до Нагасаки, а далѣе какъ случится.

Сообщеніе съ Нагасаки и Шанхаемъ до 1881 г. было непостоянно, и Адамсу, шанхайскому дому, занимающемуся перевозками, приходилось кланяться. Онъ бралъ въ Владивостокъ изъ Шанхая 7—8 долларовъ съ тонны, изъ Нагасаки 6 долларовъ, въ то время, когда почти за одинаковое разстояніе изъ Нагасаки въ Шанхай каменный уголь возятъ по $1^1/_2$ доллара съ тонны и только въ 1880 году фрахтъ подняли до 3 долларовъ, потому что въ Китаѣ фрахты были значительно дороже обыкновенныхъ за недостаткомъ судовъ, ушедшихъ въ Европу послѣ понесенныхъ въ теченіи нѣсколькихъ лѣтъ подъ рядъ убытковъ отъ низкихъ фрахтовъ. Судовъ былъ тогда такой недостатокъ, что К° Семенова не могла вывезти все заготовленное ею количество капусты на Сахалинѣ и значительная часть этого товара осталась невывезенною, портясь отъ лежанія на открытомъ воздухѣ.

Въ особенности недостаточно судовъ бываетъ зимою. Адамсъ свой пароходъ «Арріп», въ 392 тонны грузовой вмѣстимости, нанималъ по 5,000 долларовъ въ мѣсяцъ; между тѣмъ въ послѣднее время очень много иностранныхъ судовъ, не находя фрахта, возвращаются изъ Японіи пустыми. При лучшей организаціи торговли, суда эти могли бы заходить въ порты Приморской области. До Николаевска изъ Владивостока фрахтъ стоилъ отъ 40—45 коп. съ пуда; до Гаккелевскаго поста около деревни Мангучай 45—50 коп. съ пуда. Теперь это нѣсколько измѣнилось, а происшедшія перемѣны, зависѣвшія отъ учрежденія срочнаго пароходства, будутъ нами разобраны особо.

Лодки и рабочіе для выгрузки и нагрузки находятся въ Владивостокѣ въ рукахъ одного антрепренера, въ рукахъ котораго находятся всѣ рабочіе изъ корейцевъ и китайцевъ и безъ него они не идутъ ни на какую работу. Кромѣ того по тамошнему обычаю въ условіяхъ о разгрузкѣ не говорится съ какою скоростью она обязана производиться, почему предприниматель не

очень торопится. Для выгрузки рабочіе корейцы нанимались въ маѣ 1882 г. по 1 р. 40 коп.; въ іюнѣ—по 1 руб. 25 коп. въ день; солдаты въ маѣ—по 60 коп. въ день. За перегрузку угля, какъ трудную трюмную работу, солдаты брали въ іюнѣ и іюлѣ по 2 руб. Цѣны эти немногимъ выше, чѣмъ въ другихъ портахъ Тихаго океана. Въ Гонъ-Конгѣ, напр., въ маѣ 1882 г. платили за выгрузку по $^1/_2$ долл. съ тонны. Нельзя не упомянуть еще, что лодки, занимающіяся выгрузкою и нагрузкою товаровъ, обложены въ Владивостокѣ въ пользу города въ слѣдующемъ размѣрѣ: большія—по 25 руб., среднія—по 10 руб., малыя—по 5 руб.

Въ видахъ развитія русскаго мореплаванія въ Тихомъ океанѣ, составилась коммисія для разработки вопроса объ учрежденіи во Владивостокѣ мореходныхъ классовъ. Проектъ устава утвержденъ и въ 1883 году эти классы вѣроятно будутъ открыты. Амурская пароходная компанія приняла въ учрежденіи классовъ матеріальное участіе. Сумма, собранная съ этою цѣлью, до сихъ поръ достигаетъ 7,000 руб., кромѣ того городская дума жертвуетъ единовременно 1,000 руб. и по 600 р. ежегодно. Сборъ пожертвованій продолжается, полагаютъ привлечь къ участію города Благовѣщенскъ и Николаевскъ. Для содержанія 3 лѣтнихъ классовъ нужно 5,000 р. въ годъ, изъ которыхъ 3,000 р., какъ извѣстно, принимаетъ на себя министерство финансовъ.

Трудно, конечно, теперь предсказать судьбу мореходныхъ классовъ въ Владивостокѣ, ибо число здѣсь плавающихъ русскихъ судовъ пока весьма невелико, что несомнѣнно затруднитъ помѣщеніе выпускаемыхъ шхиперовъ. Кромѣ пароходовъ Амурской компаніи (плавающихъ по р. Амуру), здѣсь имѣются: пароходъ «Камчатка» (купца Филипеуса), почтовый пароходъ «Байкалъ» (купца Шевелева), О. Д. Ф. пароходъ «Владивостокъ» (Шангай—Николаевскъ), пароходъ «Константинъ» (Сахалинской компаніи, наканунѣ продажи съ аукціона за долги), паровая китобойная шхуна «Siberia», купца Линдгольма, колесный пароходикъ «Піонеръ» (М. К. Федорова, ходитъ по р. Суйфуну), парусная шхуна «Софія»—г. Лимашевскаго, двѣ малыхъ парусныхъ шхуны и два паровыхъ барказа.

Кромѣ мореходной школы для мѣстнаго судостроенія необходимы и другія мѣры, прежде всего лучшее освѣщеніе моря. Въ 1880 г. около Владивостока имѣлся одинъ маякъ, на островѣ Скрыплева. Новый маякъ на остр. Аскольдѣ не освѣ-

щался. Онъ крайне нуженъ. Новые маяки вообще необходимы. На всемъ протяженіи приморской береговой черты отъ Николаевска до Посьета, на протяженіи 1,150 миль, имѣется только 4 маяка, проектированъ же, судя по отчетамъ гидрографическаго департамента, одинъ новый. Затѣмъ, по мнѣнію бывшаго губернатора контръ-адмирала Эрдмана, слѣдовало бы назначить преміи и награды русскимъ судохозяевамъ въ здѣшнихъ водахъ и разрѣшить морскимъ офицерамъ частную морскую службу въ краѣ съ сохраненіемъ части казеннаго содержанія.

Оканчивая нашъ очеркъ торговаго положенія Южно-Уссурійскаго края, мы должны указать еще на необходимость нѣкоторыхъ административныхъ преобразованій, а именно на упрощеніе механизма дѣлопроизводства, улучшеніе положенія служащихъ,—составляющихъ здѣсь единственную русскую интеллигенцію, — направленія служебной дѣятельности къ удовлетворенію нуждъ края, а не къ безполезной перепискѣ. Въ числѣ жалобъ на администрацію заслуживаютъ вниманія жалобы на дурной выборъ чиновниковъ, на недостатки казачьяго управленія, на отдаленность отъ Приморской области центра главнаго управленія въ Иркутскѣ.

Очень желательное учрежденіе въ Владивостокѣ окружнаго суда уже осуществилось. До сихъ поръ на Приморскую область былъ только одинъ окружной судъ, въ Николаевскѣ, отстоящемъ почти на 2,500 верстъ отъ Владивостока. Благодаря трудности сообщенія и дороговизнѣ послѣдняго, большинство преступленій оставались безнаказанными, такъ что одинъ изъ иностранныхъ консуловъ, проживающихъ въ Владивостокѣ, высказалъ прямо, что онъ не знаетъ страны, гдѣ бы законъ такъ мало стѣснялъ гражданъ. Безотлагательно было необходимо и учрежденіе въ городѣ нотаріуса, до учрежденія суда обязанности нотаріуса возлагались на городскую управу, но той, понятно, не шла роль торговаго посредника.

ГЛАВА III.

Устье Амура.

Значеніе Амурскаго края. — Дороговизна. — Николаевскъ, его портъ. — Торговля и судоходство Николаевска, участіе въ торговлѣ иностранцевъ. — Амурскій лиманъ. — Де-Кастри и его значеніе въ будущемъ.

Значеніе Амура для Россіи еще въ XVII столѣтіи было довольно вѣрно понято простыми сибирскими казаками. Въ 1650 г. знаменитый Хабаровъ доносилъ (Соловьевъ, «Исторія Россіи» т. XII, стр. 308), что «по славной великой рѣкѣ Амурѣ живутъ даурскія люди пѣхотныя и конныя, и въ той великой рѣкѣ всякой рыбы много противъ Волги, по берегамъ луга великія и пашни, лѣса темные большіе, соболя и всякаго звѣря много, государю казна будетъ великая».

Такія же надежды возбудило новое занятіе Амура въ половинѣ 50-хъ годовъ нынѣшняго столѣтія. Но здѣсь надежды очень быстро смѣнились разочарованіемъ, не имѣющимъ, впрочемъ, серьезнаго основанія. Безспорно, что занятіе Амура стоило многихъ жертвъ государственной казнѣ и населенію Забайкальской области, такъ какъ тягость пріобрѣтенія Амура главнѣйше переносило Забайкалье, гдѣ, въ тоже время, совершилось преобразованіе горнозаводскихъ крестьянъ въ казачество и отражались другія необлагопріятныя мѣстныя условія, при громадныхъ разстояніяхъ самаго театра дѣйствій и сравнительно весьма короткомъ срокѣ, въ какой состоялись приготовленія для амурской экспедиціи; безспорно, что въ административныхъ распоряженіяхъ того времени существовала рѣзкая непослѣдовательность, вслѣдствіе которой неизбѣжны были цѣлый рядъ ошибокъ, а иногда, пожалуй, и злоупотребленій и разнаго рода аномаль-

ныхъ явленій въ общественной жизни; но какое же государственное пріобрѣтеніе обходилось безъ неурядицъ, безъ ошибокъ, злоупотребленій и временныхъ жертвъ общественнаго благосостоянія? И если сравнить, что стоило намъ обладаніе Кавказомъ, средне-азіатскими владѣніями и Крымомъ, то не покажется ли занятіе Амура однимъ изъ самыхъ дешевыхъ пріобрѣтеній.

Между тѣмъ, обладаніе Амуромъ и прибрежьями Тихаго океана, съ удобными гаванями, близкое сосѣдство съ Японіей, Китаемъ, Америкой и архипелагомъ Тихаго океана, не говоря уже объ общегосударственномъ значеніи, имѣетъ для всей Восточной Сибири, и въ особенности для Забайкалья, неоспоримо важное значеніе въ культурномъ отношеніи. Въ настоящее время, населеніе Амурской и Приморской областей можно считать еще ничтожнымъ, но съ усиливающимся изъ года въ годъ пароходствомъ по Амуру и его притокамъ и съ прогрессивнымъ развитіемъ мореходныхъ сношеній Европейской Россіи и прочихъ государствъ съ Восточною Сибирью дѣло будетъ поставлено въ несравненно болѣе выгодныя условія, и не подлежитъ сомнѣнію, что Амурская и въ особенности Приморская области станутъ быстро заселяться.

Еще не далѣе, какъ въ шестидесятыхъ годахъ, только 10 пароходовъ оживляли громадный Амурскій бассейнъ и не могли удовлетворять ни потребностямъ правительства, ни интересамъ населенія; между тѣмъ, какъ въ 1881 г., по истеченіи 15 лѣтъ, по Амуру и его притокамъ работало уже 50 пароходовъ, имѣвшихъ въ сложности около 2,500 силъ, а въ 1882 году число ихъ еще увеличилось; изъ нихъ нѣсколько пароходовъ желѣзныхъ и деревянныхъ, построенныхъ мѣстными средствами за Байкаломъ, изъ матеріаловъ, приготовленныхъ въ Сибири. Не подлежитъ сомнѣнію, что такое развитіе судостроенія вызвано дѣйствительной потребностью торговли и промышленности Амурскаго края и Забайкалья, а слѣдовательно жертвы, принесенныя населеніемъ этихъ мѣстностей при занятіи Амура, начинаютъ искупаться постепеннымъ возрастаніемъ общественнаго благосостоянія.

Нельзя, однако, сказать, что общее развитіе колонизаціи, торговли и промышленности шло здѣсь постоянно прогрессивно. По Амуру крестьянъ теперь болѣе выселяется обратно, нежели прибываетъ изъ Россіи. Въ 1880 г., напримѣръ, было почти поголовное выселеніе съ р. Зеи, но это надо думать явленіе временное.

Золотые промыслы въ бассейнѣ Амура, полезные, конечно, для края, подняли на все цѣны, а ихъ повышенію содѣйствуетъ еще и неаккуратность амурскаго срочнаго пароходства, вызывающаго общія жалобы. Зимою 1879—80 г. свѣчи стоили въ Благовѣщенскѣ 1 руб. 20 коп. фунтъ, мыло—1 руб. 30 коп. фунтъ, говядина—50 коп. фунтъ (въ Владивостокѣ, въ то же время, 25—30 коп.). Дорого не только мясо—не менѣе 6 руб. за пудъ въ 1881 г., но дрова и строевой лѣсъ; дрова поднялись теперь до 7 руб. за сажень, а бревно, которое еще недавно стоило отъ 1 р.—1 р. 50 коп., теперь нельзя купить меньше какъ за 2—3 руб., все это отъ недостатка рукъ. Въ Благовѣщенскѣ фрукты и вся свѣжая провизія получаются исключительно отъ китайцевъ, доставляющихъ даже виноградъ въ замороженномъ видѣ.

Китайцы привозили къ намъ также безпошлинно водку изъ проса, буды и риса, подъ названіемъ «сули» или «ханшина». Привозъ этотъ былъ воспрещенъ подъ предлогомъ, что водка вредна для здоровья. Но послѣ изданія правилъ для торговли, приложенныхъ къ Петербургскому договору 12 февраля 1881 г., китайцы потребовали допущенія къ намъ ихъ водки въ 50-верстную пограничную полосу. Поддерживая это требованіе, гиринскій дзюнъ-дзюнь сообщилъ губернатору Приморской области, что правительство можетъ запретить русскимъ покупать ханшинъ, но не въ правѣ останавливать вывозъ водки для проживающихъ у насъ китайцевъ. Вопросъ этотъ окончательно не разрѣшенъ, но дипломатически заявлено китайцамъ, чтобы они не возили водки, такъ какъ правительство наше также не пользуется своимъ правомъ безпошлиннаго привоза, помощью котораго мы могли бы, напр., сбывать въ Китай опіумъ.

Русская торговля ограничивается городскимъ населеніемъ; у инородцевъ она въ рукахъ китайцевъ и манчжуръ; причина, почему послѣдніе до сихъ поръ удерживаютъ въ своихъ рукахъ торговлю съ инородцами на Амурѣ, заключается въ томъ, что русскіе не въ состояніи обезпечить главную потребность—продовольствіе хлѣбомъ, такъ какъ и сами не могутъ обойтись еще безъ покупки хлѣба у тѣхъ же манчжуровъ. Что же касается другихъ потребностей инородцевъ, то какъ ни дорого продаютъ китайскіе купцы, напримѣръ, водку и матеріи для одежды, у русскихъ эти предметы еще дороже, съ тою притомъ разницею, что водка хуже китайской и ткани гораздо менѣе прочны, такъ

что англійскіе дриллинги, ввозимые чрезъ посредство китайскихъ торговцевъ въ Забайкальскій край, предпочитаются и тамъ русскимъ тканямъ не только бурятами, но и русскимъ населеніемъ. Всѣ сѣтованія на неразумность инородцевъ, обращающихся къ китайскимъ купцамъ, а не къ русскимъ, будутъ безплодны и всѣ мѣры, принимаемыя противъ этого, безполезны, пока на Амурѣ не разовьется прочно земледѣліе, что опять зависитъ отъ дальнѣйшаго хода колонизаціи.

Въ то время, когда китайцы овладѣваютъ торговлею Приамурскаго края, они русскую торговлю не допускаютъ въ свои предѣлы, преспокойно не обращая вниманія ни на какія статьи договора. Петербургскій трактатъ въ статьѣ XVIII подтвердилъ постановленія договора, заключеннаго въ Айгунѣ 16 мая 1858 года, касательно права подданныхъ обѣихъ имперій ходить на судахъ своихъ по Сунгари и Уссури и торговать съ жителями расположенныхъ по этой рѣкѣ мѣстностей. Подтвердить это постановленіе нашли нужнымъ, потому что оно до тѣхъ поръ не исполнялось. На Амуръ и Уссури китайцы махнули рукой, но на Сунгари, эту богатую рѣку, которая ведетъ собственно въ глубину Китая, въ богатыя провинціи Манчжуріи, къ городу Цицикару, столицѣ области, къ Гирину, центру новѣйшей колонизаціи, откуда идутъ дороги къ Нючжуану, Печилійскому заливу и Владивостоку, они насъ не пускаютъ до сихъ поръ, несмотря ни на какіе трактаты. При каждомъ появленіи русскаго парохода на водахъ этой рѣки, его окружаютъ сотни джонокъ и мѣшаютъ ему плыть далѣе; если же капитанъ рѣшится силою продолжать путь, то китайскія власти прибѣгаютъ къ репрессивнымъ мѣрамъ относительно мѣстныхъ жителей. Они разгоняютъ ихъ внутрь страны и запрещаютъ имѣть какія-либо сношенія съ русскими, покупать или продавать имъ что-либо.

Мы не намѣрены, однако, касаться торговли всего амурскаго бассейна. Это не входитъ въ нашу задачу. Ограничимся лишь торговлею единственнаго порта, при помощи котораго край этотъ имѣетъ сношеніе съ Тихимъ океаномъ. Портъ этотъ—Николаевскъ. Онъ былъ заложенъ въ качествѣ военнаго поста въ 1854 году, когда мѣстность верхняго теченія Амура еще была во владѣніи Китая, но устроился какъ городъ по окончаніи Крымской войны, когда сюда былъ переведенъ военный портъ изъ Камчатки. Областнымъ городомъ онъ сдѣлался въ ис-

ходѣ 1858 года, когда было организовано управленіе Приморскою областью. Въ 1872—73 годахъ военный портъ былъ переведенъ изъ Николаевска во Владивостокъ, а въ 1880 году переведено въ Хабаровку и областное управленіе. Поэтому въ исходѣ 60-хъ годовъ въ Николаевскѣ считалось около 5,000 жителей; во второй половинѣ 70-хъ годовъ ихъ было только 2,000—2,500, а въ настоящее время численность горожанъ отъ 1,000 до 1,500 душъ. Въ послѣднее время, съ отправкой каторжныхъ изъ Европейской Россіи на Сахалинъ прямо моремъ, значеніе Николаевска въ качествѣ крупнаго этапнаго пункта тоже измѣнилось къ его невыгодѣ. Такія перемѣны въ значеніи города въ теченіи первыхъ 25 лѣтъ его существованія объясняются общими условіями водворенія нашего въ восточномъ сибирскомъ поморьѣ.

Николаевскъ расположенъ на лѣвомъ берегу Амура, въ 45 верстахъ отъ устья, по берегу залива, образуемаго впаденіемъ въ Амуръ двухъ небольшихъ рѣчекъ, Личи и Камоть; заливъ этотъ отдѣленъ отъ главнаго русла рѣки намывной косой изъ мелкаго булыжника, а также низменнымъ полуостровомъ, который по временамъ покрывается водой. На косѣ были устроены адмиралтейство и всѣ портовыя мастерскія. Ширина Амура у Николаевска до 3 верстъ, и такъ какъ фарватеръ идетъ здѣсь подъ правымъ берегомъ, то морскія суда, стоящія на якорѣ, стоятъ отъ города въ 2 верстахъ. Разгружаются они на барказы, причемъ разгрузка происходитъ только въ тихую погоду; при сильныхъ же волненіяхъ въ рѣкѣ, которыя нерѣдки, по причинѣ господствующихъ лѣтомъ вѣтровъ съ лимана, сообщеніе съ берегомъ на барказахъ становится невозможнымъ. Глубина на рейдѣ отъ 7 до 15 саженъ, въ самомъ же порту только 6—7 футовъ; грунтъ на рейдѣ—илъ; теченіе здѣсь до 2 узловъ и чѣмъ ближе къ лиману, тѣмъ сильнѣе.

Рѣка вскрывается въ первой половинѣ мая, а покрывается льдомъ обыкновенно въ половинѣ октября; но въ лиманѣ ледъ показывается въ первыхъ числахъ этого мѣсяца, а расходится только въ самомъ концѣ мая. Первыя суда являются въ портъ въ началѣ іюня. Въ 1882 году Амуръ вскрылся рано, такъ что 1 мая рѣка уже совсѣмъ очистилась отъ льда, но первый пароходъ Амурскаго товарищества пришелъ въ Николаевскъ съ почтой только 14 мая и проломилъ себѣ дно объ якорь. Буксирные пароходы этого товарищества также опоздали. Примѣрно 4 мѣсяца въ году Николаевскъ остается безъ почты, потому

что періоды установленія саннаго пути по Амуру, а также открытія навигаціи, по громадности протяженія рѣки, очень продолжительны. Къ счастью, въ городѣ имѣется телеграфная станція. Рейдъ Николаевска замерзаетъ въ октябрѣ.

Городъ раскинутъ на протяженіи трехъ верстъ въ длину и на версту въ ширину. Мѣстность вокругъ города представляетъ собой тундристую равнину, поросшую дровянымъ лѣсомъ. Тундра эта открыта съ сѣвера и мало доступна вліянію южныхъ вѣтровъ, потому что противоположный берегъ состоитъ изъ крутой лѣсистой возвышенности. Гора эта, застилая горизонтъ Николаевска, имѣетъ существенное вліяніе на климатическія условія. Въ Николаевскѣ морозы доходятъ въ декабрѣ до 40° по Р., притомъ господствующіе зимой сѣверо-западные и западные вѣтры сопровождаются обыкновенно мятелями. Лѣтомъ случаются сильные жары, но гораздо чаще— туманы и дожди; лучшимъ временемъ года считается осень, которая, однако, очень коротка.

Подъ самымъ городомъ лѣсъ частью вырубленъ, частью же истребленъ пожарами. Сѣнокосовъ въ окрестностяхъ Николаевска почти нѣтъ, и сѣно сплавляется въ городъ верстъ за 200; въ годы наводненій цѣна на него баснословно высока. Произрастанію овощей препятствуютъ ранніе заморозки; хлѣбопашество же считается здѣсь невозможнымъ по условіямъ климата. Такъ какъ городъ строился прямо въ лѣсу и сразу на довольно большомъ пространствѣ, то, подобно тому, какъ во Владивостокѣ, улицы долго не были распланированы, и на нихъ торчали въ большомъ количествѣ невыдернутые пни; теперь главныя улицы покрыты щебнемъ, собираемымъ на Адмиралтейской косѣ, и по нимъ устроены деревянные мостки, содержимые неисправно. Въ общемъ, городъ имѣетъ видъ временнаго поселка и притомъ разваливающагося: большинство домовъ—лачуги, построенныя наскоро, безъ фундамента и не обшитыя тесомъ; кромѣ того, послѣ перевода порта, много домовъ осталось пустыми и не поддерживается. Прогулка военнаго порта въ Тихомъ океанѣ по очереди изъ Аяна въ Петропавловскъ, потомъ въ Николаевскъ и, наконецъ, въ Владивостокъ дала себя знать. Въ Николаевскѣ на Амурѣ разрушено теперь семь восьмыхъ общаго числа домовъ и осталось только шесть торговыхъ иностранныхъ фирмъ. Болѣе уютные домики въ городѣ принадлежатъ именно этимъ иностранцамъ. Въ ремесленникахъ въ городѣ ощущается край-

ній недостатокъ, а фабричной и заводской промышленности вовсе не существуетъ. Въ 1879 г. городъ имѣлъ доходовъ 16,236 р., въ томъ числѣ 4,120 руб. чрезвычайныхъ, городскіе расходы достигали 35,446 руб., въ томъ числѣ ординарные 14,462 руб.

Товары привозятся въ Николаевскъ и вывозятся изъ него по двумъ направленіямъ—моремъ и по Амуру, причемъ, однако, моремъ слѣдуютъ изъ Николаевска лишь казенные грузы или грузы контрагента по продовольствію сѣверныхъ округовъ области, въ порта этихъ округовъ, и то не болѣе двухъ разъ въ лѣто; вывоза же заграницу нѣтъ, если не считать случайнаго отпуска лѣса на нѣсколько сотъ рублей. Движеніе грузовъ, сосредоточивающееся въ Николаевскѣ, не регистрируется, такъ такъ таможни здѣсь нѣтъ, вслѣдствіе этого свѣдѣнія о немъ крайне неточны и отрывочны; изъ данныхъ этихъ можно заключить лишь одно, что привозъ, если принимать въ разсчетъ уменьшеніе населенія города, вслѣдствіе перевода порта, вообще увеличился, хотя по отдѣльнымъ годамъ или за небольшіе промежутки лѣтъ онъ представлялъ колебанія. Возрастаніе привоза объясняется увеличеніемъ числа поселенцевъ на Нижнемъ Амурѣ, а также развитіемъ пароходства по рѣкѣ. Въ частности, увеличеніе заграничнаго привоза, при всѣхъ тѣхъ недостаткахъ порта, какіе выше указаны, объясняется еще почти совершеннымъ отсутствіемъ въ Восточной Сибири промышленности, что даетъ возможность продавать въ Николаевскѣ и въ Приамурскомъ краѣ заграничные товары, какого бы дурнаго качества они ни были, по крайне высокой цѣнѣ. Николаевскъ остается лишь передаточнымъ пунктомъ товаровъ въ другія мѣста потребленія. Ко всему этому надо еще добавить, что значительная доля приходящихъ грузовъ принадлежала всегда казнѣ; наконецъ, привозъ моремъ сосредоточивается почти исключительно въ рукахъ иностранцевъ, и притомъ значительная доля его состоитъ изъ товаровъ, которые не приносятъ пользы краю, какъ спиртъ и другіе крѣпкіе напитки. Вслѣдствіе перевода областнаго управленія въ Хабаровку, количество казенныхъ грузовъ въ Николаевскѣ должно нѣсколько уменьшиться; но частные грузы пойдутъ по прежнему, пока не будетъ устроена прямая желѣзная дорога изъ Владивостока къ бассейну Уссури.

Морскихъ судовъ пришло къ Николаевскому порту:

Годъ.		Годъ.	
1864	9	1866	25
1865	15	1869	12

Годъ.		Годъ.	
1870	10	1874	16
1871	14	1875	23
1872	25	1876	16
1873	14	1877	16

Любопытно, что за двумя или тремя годами слабой навигаціи слѣдовалъ непремѣнно годъ, когда она относительно усиливалась. Въ 1881 году пришло съ грузомъ 27 морскихъ судовъ, паровыхъ и парусныхъ; въ томъ числѣ паровые: 1) «Блакгольсъ», въ 2,000 тоннъ—съ чаями и товарами изъ Шанхая; 2) «Европа», въ 1,600 тоннъ—съ товарами изъ Гамбурга; 3) «Аппенъ», въ 500 тоннъ—съ чаями и товарами изъ Шанхая, и второй разъ—съ грузомъ Добровольнаго флота; 4) «Владивостокъ», въ 800 тоннъ—съ товарами изъ Одессы и грузомъ изъ Владивостока; 5) «В. К. Константинъ», въ 600 тоннъ—съ оружіемъ; 6) «Фіенъ», въ 2,000 тоннъ—съ товарами изъ Гамбурга; 7) «Принцъ Вильгельмъ», въ 1,200 тоннъ—съ товарами изъ Гамбурга и Одессы; 8) «Джервезъ», въ 1,200 тоннъ—съ товарами изъ Гамбурга; 9—10) «Ермакъ» и «Тунгузъ», военныя суда, для перевозки военныхъ грузовъ изъ Николаевска на Сахалинъ; кромѣ того, приходило въ Николаевскъ, лѣтомъ 1881 года, 17 парусныхъ судовъ. Всѣми этими судами доставлено было въ Николаевскъ свыше 1 милліона пудовъ частныхъ и казенныхъ грузовъ.

Около 70% приходившихъ судовъ было подъ германскимъ флагомъ. Что касается до цѣнности морскихъ товаровъ, то, по свѣдѣніямъ, правда, неполнымъ, она составляла, для казенныхъ и частныхъ грузовъ вмѣстѣ взятыхъ, въ половинѣ 60-хъ годовъ, 800,000 р. съ небольшимъ; въ 1875 году она была свыше 1.150,000 руб., въ 1876-мъ—только около 450,000 руб., а въ 1877 году почти 1.900,000 руб. Казенные грузы заключались, главнымъ образомъ, въ провіантѣ, а частные состоятъ по преимуществу изъ мануфактурныхъ товаровъ, сахару, соли, спирта и разныхъ крѣпкихъ напитковъ. Провіантъ слѣдовалъ изъ Кронштадта, частные же грузы идутъ по преимуществу изъ Гамбурга, Санъ-Франциско и Шанхая. Съ 1880 г. по почину г. Зензинова и бр. Бутиныхъ и благодаря устройству рейсовъ Добровольнаго флота, множество товаровъ, а также спиртъ, сахаръ, свѣчи и муку Николаевскъ началъ получать изъ Одессы. Въ первый же годъ товаровъ этихъ было отправлено до 100,000 пудовъ.

Изъ иностранцевъ, торгующихъ въ Николаевскѣ, большинство принадлежитъ къ выходцамъ изъ Санъ-Франциско. Русскіе торговцы занимаются почти исключительно перепродажей отъ нихъ товара въ селеніяхъ по Амуру и въ городѣ, или же служатъ просто коммисіонерами у иностранцевъ. Какъ велико участіе иностранцевъ въ торговлѣ Николаевска, видно изъ слѣдующихъ цифръ, выражающихъ количество денегъ внесенныхъ въ Николаевское казначейство для перевода въ Петербургъ, съ цѣлью дальнѣйшей передачи за границу, въ уплату за товары. Денегъ этихъ было внесено торговцами:

Годъ	Иностранными	Русскими
1875	544,000 р.	56,000 р.
1876	504,000 »	45,000 »
1877	328,000 »	16,000 »
1879	394,000 »	25,000 »

Число пароходовъ и баржъ, прибывшихъ по Амуру съ товарами, а также цѣнность этихъ послѣднихъ, за 1875—1877 годы, представляются слѣдующими:

1875 годъ	пароход.	4,	баржъ	13,	грузу на	680,000 р.
1876 »	»	9,	»	10,	» »	400,000 »
1877 »	»	15,	»	25,	» »	480,000 »

По рѣкѣ доставляются хлѣбъ, скотъ и разные предметы продовольствія, при чемъ количество сплава рѣзко мѣняется по годамъ, подъ вліяніемъ качества урожая въ Забайкальѣ. Значительную часть сплава составлялъ тоже провіантъ для войскъ. При совершенномъ отсутствіи удобствъ для жизни въ Николаевскѣ, дороговизна ея поразительная. Притомъ, жители должны дѣлать большія закупки лѣтомъ, такъ какъ зимой очень многихъ предметовъ не бываетъ вовсе въ продажѣ, а цѣны на другіе для большинства становятся вовсе недоступными. Весною 1882 года мясо дошло до 16 руб. за пудъ, сотня яицъ до 12 руб. Только водки всегда большой запасъ. Единственный дешевый предметъ въ городѣ — это рыба, такъ называемая кита: она стоитъ не больше трехъ копѣекъ за фунтъ, хотя бываетъ время, когда и ее трудно купить; но вообще на Амурѣ рыба очень дешева: 40—60 коп. за пудъ, и могла бы сдѣлаться предметомъ отпуска. Въ іюнѣ здѣсь ловится горбуша, въ іюлѣ, августѣ и сентябрѣ крупная рыба, особенно кита. Для открытія амурской рыбѣ сбыта въ Японію надобно приготовлять ее только въ прокъ японскимъ способомъ, состоящимъ въ томъ, что рыбу вялятъ или гноятъ, слегка пересыпая

солью. Послѣ процесса легкаго броженія, она высыхаетъ. Къ сожалѣнію соль въ краѣ очень дорога. Изъ казенныхъ магазиновъ она продавалась въ 1881 году по 1 р. 88 к. за пудъ.

Отпускъ рыбы и лѣса и транзитъ европейскихъ и китайскихъ товаровъ могли бы въ будущемъ удержать за Николаевскомъ значеніе не маловажнаго порта. Изъ транзитныхъ грузовъ особенно важенъ чай. Объ этомъ мы поговоримъ еще при разсмотрѣніи китайской торговли, а пока замѣтимъ только, что въ средѣ сибирскихъ чайныхъ торговцовъ и особенно кяхтинскихъ купцовъ, имѣющихъ въ самомъ Китаѣ дѣла, давно уже существуетъ планъ направить движеніе чайныхъ грузовъ вмѣсто Тяньцзина Амуромъ, отчего уничтожится дорогая и затруднительная перевозка чая сухимъ путемъ чрезъ Монголію на Калганъ и Ургу. Были даже и попытки развить транзитъ по Амуру, но попытки эти не имѣли успѣха. Такъ, въ 1873 г. взялось за перевозку чая по Амуру товарищество амурскаго пароходства, директоромъ-распорядителемъ котораго былъ г. Изенбекъ; перевозка перваго груза была неудачна: часть была подмочена, другая выгружена на берегъ и потомъ кажется совсѣмъ затерялась. Извѣстна также печальная участь морского парохода «Батракъ», который принадлежалъ г. Шевелеву и назначался для перевозки чая изъ центральнаго чайнаго рынка Ханькоу въ Николаевскъ, чтобъ передавать свой грузъ рѣчнымъ амурскимъ пароходамъ. «Батракъ» потерпѣлъ крушеніе у береговъ Японіи и своимъ примѣромъ на долгое время затормозилъ предпріимчивость сибирскихъ капиталистовъ. Въ послѣднее время, къ устью Амура если и перевозился чай, то только на иностранныхъ судахъ и въ самомъ незначительномъ количествѣ. Тѣмъ неменѣе, однакожъ, сибирскіе чайные торговцы не оставляютъ надеждъ, рано или поздно, пользоваться рѣками амурскаго бассейна для перевозки всего того количества чая, которое идетъ теперь сухимъ путемъ на Кяхту.

Мы убѣждены, что Амуръ могъ бы имѣть большое значеніе, какъ путь для перевозки чаевъ, а по мнѣнію г. Рединга, нашего консула въ Шанхаѣ, устройство правильнаго пароходства по Амуру едва ли не самый важный вопросъ для развитія русско-китайской торговли. Провозъ чаевъ изъ Николаевска на Амурѣ на баркахъ до Срѣтенска обходится въ $1^1/_2$ руб. съ пуда; сухимъ путемъ отъ Срѣтенска до Иркутска 2 руб. съ пуда. Купецъ Пахолковъ брался перевезти до 50,000 пудовъ чаю, но съ усло-

віемъ непремѣнно доставить чаи въ Николаевскъ въ періодъ съ 20 іюня до 15 іюля. Неудача амурскаго пароходства по части перевозки чаевъ въ 1873 году и зависѣла главнымъ образомъ отъ того, что чаи только въ августѣ пошли изъ Ханькоу. Теперь чаевъ везется по Амуру до 15,000 пудовъ.

Мы еще вернемся къ этому вопросу; пока же обратимъ вниманіе, что на Амурѣ до сихъ поръ нѣтъ судоходной инспекціи и потому никакого контроля за дѣйствіями капитановъ не существуетъ. Крайне необходимо учредить здѣсь судоходную дистанцію. Строгій контроль повліяетъ и на пониженіе цѣны страхованія. Послѣднее здѣсь особенно затруднительно, какъ на рѣкѣ, такъ и на морѣ, ибо каждая аварія вслѣдствіе недобросовѣстныхъ и фантастическихъ счетовъ разростается вдесятеро. Командировки же лицъ для провѣрки убытковъ стоютъ по отдаленности разстоянія черезчуръ дорого. Для морскаго страхованія въ Николаевскѣ на Амурѣ имѣется агентъ англійскаго Ллойда г. Шенкъ. Такъ какъ изъ Николаевска почти ничего не вывозится, то трудно опредѣлить, какіе бываютъ фрахты изъ этого порта. Добровольный флотъ бралъ въ 1882 г. изъ Николаевска до Владивостока по 60 к. съ пуда. Въ Николаевскъ пароходъ Добровольнаго флота, въ томъ же году, изъ Шанхая— за чай по 8 р. 81 коп. съ тонны, за сахаръ по 2 р. съ мѣста. Фрахты изъ Одессы въ Николаевскъ на пароходахъ Добровольнаго флота стоили въ 1880 г. 1 р. 5 к. съ пуда. Съ того времени фрахты измѣнились сообразно классификаціи товаровъ.

Главное препятствіе къ развитію транзитной торговли по Амуру и черезъ Николаевскъ заключается въ Амурскомъ лиманѣ. Амурскій лиманъ представляетъ громадный водный бассейнъ, покрытый песчаными банками, между которыми существуютъ три узкіе фарватера или канала; наиболѣе изслѣдованнымъ и лучшимъ изъ нихъ считается южный, въ сторону Японскаго моря. Но и этотъ фарватеръ представляетъ значительныя затрудненія для плаванія: здѣсь имѣются два бара, одинаковой глубины, причемъ одинъ тянется на двѣ версты. Судно, сидящее 12 футовъ, можетъ проходить ихъ при полной водѣ, сидящее же около 14 футовъ, проходитъ только во время водъ наибольшаго прилива, достигающаго до 4 футъ (въ Николаевскѣ высота прилива 2 фута). Кромѣ того, фарватеръ этотъ извилистъ, мѣстами очень узокъ (не болѣе 100 саженъ) и обставленъ крутыми отмелями; судно, поднимающееся по нему подъ

парусами, рискуетъ легко наскочить на мель, и случаи аваріи бываютъ здѣсь нерѣдко. При южныхъ вѣтрахъ и тутъ бываетъ сильное волненіе. Вообще, изъ 250 верстъ пути между Николаевскомъ и заливомъ де-Кастри, болѣе половины считается опасной; ближайшимъ подтвержденіемъ всего этого служитъ то, что морскія страховыя общества берутъ страховку грузовъ, назначенныхъ въ Николаевскъ, только до де-Кастри, и, съ другой стороны, что путь между заливомъ и городомъ проходится обыкновенно днемъ и всегда съ лоцманомъ.

Такъ какъ Николаевскій портъ замерзаетъ на полгода и съ сентября почти недоступенъ по туманамъ и опасности замерзнуть въ пути, то естественно возникло предположеніе воспользоваться де-Кастри. По мнѣнію прожектеровъ, если бы устроить желѣзную дорогу или шоссе отъ де-Кастри до Софійска, на разстояніи 70 верстъ, то изъ де-Кастри навигація могла бы продолжаться на два мѣсяца долѣе, чѣмъ изъ Николаевска и избѣглось бы плаваніе по Амуру между озеромъ Кизи и Николаевскомъ, которое и опасно, вслѣдствіе ширины рѣки и сильнаго волненія въ ней.

Де-Кастринскій рейдъ удобенъ для входовъ и выходовъ судовъ подъ парусами. Онъ достаточно закрытъ для мелко стоящихъ судовъ, лѣтомъ же стоянка вообще спокойна. Постъ соединенъ телеграфной линіей съ Николаевскомъ, а въ 1881 году съ Дуэ. Кромѣ того, де-Кастри имѣетъ постоянное сносное сообщеніе съ г. Софійскомъ на Амурѣ, а слѣдовательно и Николаевскомъ, черезъ озеро Кизи. На берегу, въ посту, называемомъ Александровскимъ, живутъ лоцмана для проводки судовъ въ Николаевскъ. Эти лоцмана—нижніе чины сибирской флотиліи и неотвѣтственны въ случаѣ посаженія судна на мель.

Поэтому каждое судно, идущее въ Николаевскъ, обязательно заходитъ въ де-Кастри для принятія тамъ лоцмана. При возвращеніи изъ Николаевска, заходитъ снова для сдачи лоцмана. Лоцману платятъ за рейсъ по 25 рублей въ каждый конецъ. Если лоцмановъ нѣтъ, то суда стоятъ на де-Кастринскомъ рейдѣ, ожидая ихъ прихода изъ Николаевска. Въ случаѣ прихода въ де-Кастри судна съ казеннымъ грузомъ, сидящаго глубже, чѣмъ позволяетъ глубина на барѣ, на этомъ же рейдѣ производится разгрузка части груза на шхуны. За подобную перегрузку здѣсь или въ лиманѣ надобно платить рабочимъ по 2 рубля въ день. Де-Кастринскій рейдъ замерзаетъ мѣсяцемъ позже Николаевска;

поэтому запоздавшіе пароходы съ грузомъ могутъ, въ случаѣ крайности, сдать таковой на берегъ въ де-Кастри, откуда есть возможность отправить его въ Николаевскъ зимою. Кромѣ того, нѣкоторые грузы, идущіе извнутри Сибири на Сахалинъ, въ особенности скотъ, сплавляютъ по Амуру до Софійска, а оттуда прямо отправляютъ въ де-Кастри, и затѣмъ на шхунахъ въ портъ Дуэ, чѣмъ сберегается большое разстояніе. Таково значеніе де-Кастри.

Самый постъ состоитъ изъ нѣсколькихъ деревянныхъ домовъ, а населеніе — изъ начальника поста казацкаго офицера, 1 офицера, 2 телеграфистовъ, команды солдатъ и 2 или 3 человѣкъ неслужащихъ, занимающихся торговлею.

Пароходы Добровольнаго флота уже пользуются де-Кастри. Первый опытъ перегрузки здѣсь былъ сдѣланъ въ 1881 году, и пароходъ «Нижній-Новгородъ» передалъ въ де-Кастри на «Владивостокъ» свой грузъ, адресованный въ Николаевскъ. Даже бѣглый взглядъ на карту де-Кастри и лимана достаточно можетъ убѣдить въ значеніи этой бухты. Она отдѣлена всего двадцативерстнымъ береговымъ переваломъ отъ рѣки Амуръ, такъ что со временемъ, при проведеніи дороги черезъ перевалъ и при нѣкоторыхъ гидротехническихъ сооруженіяхъ въ самой бухтѣ, она станетъ большимъ портомъ Амура, который дастъ возможность доставлять грузы на эту артерію крайняго востока Россіи и во время осенней и весенней распутицы лимана. Несомнѣнно, что значеніе такой огромной рѣки, какъ Амуръ, съ ея судоходными притоками, идущими изъ глубины Китайской имперіи, очень возрастетъ въ связи съ открытіемъ рынковъ Китая для русской торговли. Съ другой стороны, потребности постоянно увеличивающагося населенія въ томъ краѣ неминуемо поведутъ къ открытію угольныхъ копей, желѣзныхъ рудъ и другихъ богатствъ, избытокъ которыхъ пойдетъ черезъ де-Кастри. Кромѣ того, де-Кастри долго еще будетъ имѣть значеніе для большинства грузовъ, идущихъ на Сахалинъ.

ГЛАВА IV.

Камчатка и Охотское море.

Причины упадка промысловъ въ Камчаткѣ и Охотскомъ морѣ.—Петропавловскъ, Гижига, Охотскъ, ихъ порты и торговля.—Компанія Филипеуса.—Китобойство, его современное положеніе.—Командорскіе острова и котиковый промыселъ. — Мѣры противъ хищнической эксплуатаціи иностранныхъ промышленниковъ.

У насъ съ давнихъ поръ существовали компаніи для промышленной эксплуатаціи береговъ Тихаго океана, именно камчатскія компаніи, доставлявшія въ Пекинъ и въ Кяхту много пушнаго товара. Для этого составлялись частныя общества на паяхъ, акціи которыхъ доходили до 300—500 руб. Судно одной подобной компаніи—Трапезникова—привезло съ 1745 по 1775 г. камчатскихъ произведеній на 3.204,134 руб. по мѣстнымъ цѣнамъ, а по кяхтинскимъ вдвое. Во второй половинѣ XVIII столѣтія, компаніи начали падать; съ одной стороны, благодаря отсутствію у русскихъ купцовъ единства и предпріимчивости, съ другой—развитію компаній препятствовало правительство, сдавая разныя территоріи на откупъ и въ монополію. Болѣе всего повредила дѣлу монополія Россійско-Американской компаніи съ 1799 до 1867 г., почти исключительно распоряжавшейся въ сѣверной части Тихаго океана.

Съ уничтоженіемъ компаніи, за продажею американскихъ колоній Соединеннымъ Штатамъ, дѣло впрочемъ не поправилось.

Охотское и Камчатское моря нынѣ почти совсѣмъ заброшены, между тѣмъ берега ихъ далеко нельзя назвать необитаемыми. Не считая портовыхъ городовъ, на побережьяхъ этихъ морей существуетъ не мало поселеній, какъ русскихъ, такъ и

инородческихъ (якуты и тунгузы). До половины истекшаго десятилѣтія, эти поселенія если не благоденствовали, то все-таки жители ихъ были обезпечены въ насущныхъ потребностяхъ, благодаря промысламъ. Китобои нанимали прибрежныхъ жителей ловить и солить рыбу, въ случаѣ неулова китовъ, и такимъ образомъ пріобрѣтали себѣ здѣсь грузы рыбы, стоющей въ Японіи 10, а въ С.-Франциско 25 долларовъ за пикуль. Солили преимущественно нярку и киту, которая у американцевъ шла за «Salmon». 50 штукъ этой превосходной рыбы стоили въ посолкѣ четыре рубля, причемъ соли, по мѣстнымъ цѣнамъ, шло на $1^1/_2$ рубля. Кромѣ того, жители доставляли китобоямъ дрова для вытопки китоваго жира и пушнину; расплата же за все это производилась натурой, т. е. шерстяными и бумажными матеріями, домашнею посудою, разными ремесленными инструментами, свинцомъ, порохомъ, оружіемъ и ромомъ. Возможность обмѣна привлекала къ стоянкамъ китобоевъ весь окружный людъ. Мало-по малу однако жители прибрежныхъ мѣстностей быстро стали приходить въ упадокъ, и теперь положительно бѣдствуютъ. Что же за причина этому?

Объясненіе имѣется двоякое и прямо противуположное; разобраться въ немъ мы не можемъ, ибо лично въ тѣхъ мѣстахъ не бывали, но и въ Владивостокѣ и въ С.-Франциско точно также слышали противорѣчивыя мнѣнія. Для жителей побережья Охотскаго и Камчатскаго морей, какъ на всѣхъ сѣверныхъ окраинахъ Россіи, гдѣ покрытая снѣгами земля отказывается кормить земледѣльца,— единственными средствами къ существованію являются для населенія промыслы рыболовный и звѣроловный. Къ сожалѣнію, въ этой области, по словамъ большинства заявленій, у туземцевъ съ давнихъ поръ завелись соперники въ видѣ разныхъ иностранныхъ пришельцевъ-промышленниковъ, которые пріѣзжаютъ охотиться на своихъ маленькихъ судахъ. Цѣлая флотилія этихъ такъ называемыхъ «бобровыхъ» шхунъ ежегодно зимуетъ на Іокогамскомъ рейдѣ; обыкновенно онѣ составляютъ собственность своихъ шкиперовъ и плаваютъ большею частью подъ американскимъ флагомъ. Раннею весною эти суда уходятъ въ море и возвращаются лишь позднею осенью съ богатою добычею котиковыхъ, бобровыхъ и др. шкуръ. Мѣсто пріобрѣтенія мѣховъ тщательно скрывается экипажемъ; иногда распространяется слухъ, что грузъ привезенъ съ Курильскихъ острововъ, хотя съ того времени, какъ эти послѣдніе отошли къ Японіи—охота на нихъ

строго запрещена иностранцамъ. Во всякомъ случаѣ шкуры пріобрѣтаются незаконнымъ образомъ; впрочемъ, ни для кого не составляетъ тайны, что пушные звѣри убиваются на берегахъ, принадлежащихъ Россіи, убиваются безъ пощады и безъ разсчета или за безцѣнокъ вымѣниваются у населенія, спаиваемаго дрянным спиртомъ.

По словамъ же г. Крестовскаго, основавшаго свои заявленія на свѣдѣніяхъ, собранныхъ г. Терентьевымъ, командиромъ военнаго судна «Горностай», крейсировавшаго въ тѣхъ мѣстахъ, разореніе идетъ именно отъ препятствій, полагаемыхъ иностранцами для сношеній съ нашими побережьями. Въ началѣ 70-хъ годовъ, говоритъ г. Крестовскій, было возбуждено ходатайство о воспрещеніи иностраннымъ китобоямъ промышлять въ нашихъ моряхъ, на томъ основаніи, что они кромѣ истребленія звѣря и полной безпошлинности своего промысла вносятъ еще въ среду мѣстныхъ жителей развратъ, пьянство, сифилисъ и экономическое разстройство, и что поэтому право китобойнаго промысла и обмѣнной торговли съ жителями должно принадлежать исключительно русско-подданнымъ промышленникамъ. Такъ какъ въ принципѣ естественно, чтобы право промысла въ русскихъ моряхъ принадлежало исключительно русскимъ, то помянутое ходатайство было разрѣшено въ положительномъ смыслѣ, и правительство двѣ или три навигаціи сряду посылало военное судно сибирской флотиліи для крейсерства въ сѣверныхъ моряхъ, спеціально съ цѣлью изгнанія изъ нихъ иностранныхъ китобоевъ и покровительства русскимъ промышленникамъ. Къ сожалѣнію, единственнымъ представителемъ таковыхъ явился до сихъ поръ финляндскій подданный, владивостокскій купецъ Линдгольмъ. Другихъ не было; между тѣмъ подъ фирмою Линдгольма скрывается китобойная американская компанія Newman et C°, изъ С.-Франциско. Нечего говорить, насколько выгодно было для послѣдней устраненіе изъ русскихъ морей всѣхъ остальныхъ своихъ конкурентовъ. Заручившись однако исключительнымъ правомъ обмѣнной торговли съ мѣстными жителями, Ньюманъ и К°, въ лицѣ г. Линдгольма, злоупотребили этою монополіею, въ ущербъ жителямъ, настолько, что теперь швейная иголка продается не дешевле какъ за бѣличью шкурку, цѣна которой даже по казенной оцѣнкѣ 10 коп. Во что же эти господа вгоняютъ товары бо̀льшей стоимости? Результатомъ такого вреднаго по-

рядка вещей явилось быстрое обнищаніе жителей, очутившихся въ кабалѣ у подставнаго фактотума американской компаніи.

Чай и водка суть исключительная монета, на которую туземецъ обмѣниваетъ нынѣ плоды своихъ долгихъ и тяжелыхъ охотничьихъ трудовъ. Въ результатѣ онъ бѣдствуетъ, не имѣя средства бороться съ постигающими его напастями. По мнѣнію г. Терентьева, для противодѣйствія дальнѣйшему обнищанію туземцевъ, необходимо открыть порты Охотскаго моря и Камчатки для всякаго рода водяныхъ сообщеній, безъ разбора ихъ цѣлей. Утилизація края совершится, такимъ образомъ, конечно, не сразу, но въ болѣе короткій срокъ, чѣмъ при обратной политикѣ, въ интересахъ только нѣсколькихъ quasi-русскихъ промышленниковъ. Непріятно, говоритъ онъ, предвидѣть, что мѣха будутъ попадать въ Россію частію изъ-за границы и станутъ поэтому дороже, но за то у туземцевъ за эту пушнину не будутъ оставаться, какъ нынѣ, одни лишь воспоминанія о выкуренномъ ими табакѣ, да о выпитыхъ чаѣ и водкѣ, а нѣчто посущественнѣе, и именно: осѣдлая, болѣе опрятная, здоровая жизнь и нѣкоторый достатокъ.

Которое изъ двухъ мнѣній основательнѣе, повторяемъ, не бывши на мѣстѣ, рѣшить трудно, хотя первое мнѣніе кажется намъ гораздо основательнѣе; во всякомъ случаѣ отъ истребленіяли звѣрей, или отъ другихъ причинъ, но фактъ раззоренія туземцевъ несомнѣненъ. Въ зиму 1878—1879 года цѣлыя поселенія дикарей по берегамъ Тихаго океана вымирали отъ недостатка пищи: родители убивали дѣтей, чтобы избавить ихъ отъ мукъ голода! По словамъ «Иркутскихъ Епархіальныхъ Вѣдомостей», къ 1881 году отъ голоду вымерло чуть не все населеніе въ прибрежныхъ округахъ отъ Удскаго края до Анадырскаго залива, т. е. примѣрно на протяженіи до двухъ тысячъ верстъ. Свѣдѣнія объ означенномъ бѣдствіи подтверждаются отчетомъ камчатской духовной миссіи, изъ котораго видно, что труды миссіонеровъ въ камчатскомъ отдѣлѣ были неудачны не по недостатку усердія или знанія дѣла со стороны миссіонеровъ, а вслѣдствіе ужаснѣйшаго голода, усилившагося отъ неулова рыбы въ теченіе двухъ лѣтъ и заставившаго туземцевъ разбрестись по одиночкѣ для пріисканія себѣ пищи, такъ что гдѣ прежде миссіонеръ находилъ цѣлое стойбище, въ отчетномъ году онъ не нашелъ и слѣда человѣческаго. По свѣдѣніямъ, полученнымъ отъ одного камчадала, въ однихъ знакомыхъ ему стойби-

щахъ, бывшихъ вблизи его кочевья, въ 1881 году умерло отъ голода болѣе 500 человѣкъ. Миссіонеръ бывалъ радъ, когда на огромномъ пространствѣ встрѣчалъ одно или два семейства...

Неизвѣстно, были ли какія мѣры употреблены въ эти два года для подачи помощи голодающему населенію нашей отдаленной окраины? Тамошнее населеніе, между тѣмъ, нисколько не менѣе заслуживаетъ вниманія, нежели жители центральныхъ губерній Россіи. Оно даже имѣетъ право на особое попеченіе, въ виду того, что двѣсти лѣтъ подрядъ мы ничего для него не дѣлали, кромѣ того, что грубо эксплоатировали черезъ казаковъ, агентовъ россійско-американской компаніи и земскихъ чиновниковъ, между тѣмъ это населеніе продолжало оставаться преданнымъ Россіи, что доказало фактами въ восточную войну 1853—1856 годовъ. Какъ мало внимательны были къ этому населенію, доказывается тѣмъ, что Камчатку десять лѣтъ не посѣтилъ ни одинъ губернаторъ Приморской области. Въ виду отдаленности Камчатки, здѣсь необходимо, кажется, особое управленіе, настолько самостоятельное, чтобы не ждать разрѣшенія дѣлъ изъ за тридевять земель.

Административный и торговый центръ Камчатки, Петропавловскъ, расположенъ амфитеатромъ на спускѣ съ горы въ бухту, которая представляетъ собою небольшую, но прекрасную гавань; гавань эта лежитъ между полуостровомъ, длиной болѣе версты, и косой, которая, имѣя въ длину 250 саженъ, идетъ отъ материка изгибаясь, такъ что кончается у середины бухты. Окружность гавани составляетъ около $1^1/_2$ верстъ; ширина бухты при входѣ въ гавань 40 саженъ, глубина же отъ 8 до 11 саженъ; въ самой гавани глубина до 7 саженъ. Въ Петропавловскѣ около 110 зданій, исключительно деревянныхъ; жилыхъ изъ нихъ 60, остальныя же суть складочные магазины. Жителей 350 съ небольшимъ, въ томъ числѣ 16 иностранцевъ. (Въ половинѣ 60-хъ годовъ жителей было 571). Въ началѣ 50-хъ годовъ, когда въ Петропавловкѣ находился военный портъ, а также было мѣстопребываніе военнаго губернатора Камчатской области, городъ имѣлъ гораздо большіе размѣры; въ 1854 году онъ былъ полуразрушенъ бомбардировкой, произведенной англо-французской эскадрой. Вскорѣ затѣмъ портъ былъ переведенъ въ Николаевскъ, а въ 1856 г. было упразднено управленіе Камчатской областью. Это содѣйствовало упадку города.

Теперь городомъ Петропавловскъ называется только по имени,

поэтому запоздавшіе пароходы съ грузомъ могутъ, въ случаѣ крайности, сдать таковой на берегъ въ де-Кастри, откуда есть возможность отправить его въ Николаевскъ зимою. Кромѣ того, нѣкоторые грузы, идущіе извнутри Сибири на Сахалинъ, въ особенности скотъ, сплавляютъ по Амуру до Софійска, а оттуда прямо отправляютъ въ де-Кастри, и затѣмъ на шхунахъ въ портъ Дуэ, чѣмъ сберегается большое разстояніе. Таково значеніе де-Кастри.

Самый постъ состоитъ изъ нѣсколькихъ деревянныхъ домовъ, а населеніе — изъ начальника поста казацкаго офицера, 1 офицера, 2 телеграфистовъ, команды солдатъ и 2 или 3 человѣкъ неслужащихъ, занимающихся торговлею.

Пароходы Добровольнаго флота уже пользуются де-Кастри. Первый опытъ перегрузки здѣсь былъ сдѣланъ въ 1881 году, и пароходъ «Нижній-Новгородъ» передалъ въ де-Кастри на «Владивостокъ» свой грузъ, адресованный въ Николаевскъ. Даже бѣглый взглядъ на карту де-Кастри и лимана достаточно можетъ убѣдить въ значеніи этой бухты. Она отдѣлена всего двадцативерстнымъ береговымъ переваломъ отъ рѣки Амуръ, такъ что со временемъ, при проведеніи дороги черезъ перевалъ и при нѣкоторыхъ гидротехническихъ сооруженіяхъ въ самой бухтѣ, она станетъ большимъ портомъ Амура, который дастъ возможность доставлять грузы на эту артерію крайняго востока Россіи и во время осенней и весенней распутицы лимана. Несомнѣнно, что значеніе такой огромной рѣки, какъ Амуръ, съ ея судоходными притоками, идущими изъ глубины Китайской имперіи, очень возрастетъ въ связи съ открытіемъ рынковъ Китая для русской торговли. Съ другой стороны, потребности постоянно увеличивающагося населенія въ томъ краѣ неминуемо поведутъ къ открытію угольныхъ копей, желѣзныхъ рудъ и другихъ богатствъ, избытокъ которыхъ пойдетъ черезъ де-Кастри. Кромѣ того, де-Кастри долго еще будетъ имѣть значеніе для большинства грузовъ, идущихъ на Сахалинъ.

ГЛАВА IV.

Камчатка и Охотское море.

Причины упадка промысловъ въ Камчаткѣ и Охотскомъ морѣ.—Петропавловскъ, Гижига, Охотскъ, ихъ порты и торговля.—Компанія Филипеуса.—Китобойство, его современное положеніе.—Командорскіе острова и котиковый промыселъ. — Мѣры противъ хищнической эксплуатаціи иностранныхъ промышленниковъ.

У насъ съ давнихъ поръ существовали компаніи для промышленной эксплуатаціи береговъ Тихаго океана, именно камчатскія компаніи, доставлявшія въ Пекинъ и въ Кяхту много пушнаго товара. Для этого составлялись частныя общества на паяхъ, акціи которыхъ доходили до 300—500 руб. Судно одной подобной компаніи—Трапезникова—привезло съ 1745 по 1775 г. камчатскихъ произведеній на 3.204,134 руб. по мѣстнымъ цѣнамъ, а по кяхтинскимъ вдвое. Во второй половинѣ XVIII столѣтія, компаніи начали падать; съ одной стороны, благодаря отсутствію у русскихъ купцовъ единства и предпріимчивости, съ другой—развитію компаній препятствовало правительство, сдавая разныя территоріи на откупъ и въ монополію. Болѣе всего повредила дѣлу монополія Россійско-Американской компаніи съ 1799 до 1867 г., почти исключительно распоряжавшейся въ сѣверной части Тихаго океана.

Съ уничтоженіемъ компаніи, за продажею американскихъ колоній Соединеннымъ Штатамъ, дѣло впрочемъ не поправилось.

Охотское и Камчатское моря нынѣ почти совсѣмъ заброшены, между тѣмъ берега ихъ далеко нельзя назвать необитаемыми. Не считая портовыхъ городовъ, на побережьяхъ этихъ морей существуетъ не мало поселеній, какъ русскихъ, такъ и

инородческихъ (якуты и тунгузы). До половины истекшаго десятилѣтія, эти поселенія если не благоденствовали, то все-таки жители ихъ были обезпечены въ насущныхъ потребностяхъ, благодаря промысламъ. Китобои нанимали прибрежныхъ жителей ловить и солить рыбу, въ случаѣ неулова китовъ, и такимъ образомъ пріобрѣтали себѣ здѣсь грузы рыбы, стоющей въ Японіи 10, а въ С.-Франциско 25 долларовъ за пикуль. Солили преимущественно нярку и киту, которая у американцевъ шла за «Salmon». 50 штукъ этой превосходной рыбы стоили въ посолкѣ четыре рубля, причемъ соли, по мѣстнымъ цѣнамъ, шло на $1^1/_2$ рубля. Кромѣ того, жители доставляли китобоямъ дрова для вытопки китоваго жира и пушнину; расплата же за все это производилась натурой, т. е. шерстяными и бумажными матеріями, домашнею посудою, разными ремесленными инструментами, свинцомъ, порохомъ, оружіемъ и ромомъ. Возможность обмѣна привлекала къ стоянкамъ китобоевъ весь окружный людъ. Мало-по малу однако жители прибрежныхъ мѣстностей быстро стали приходить въ упадокъ, и теперь положительно бѣдствуютъ. Что же за причина этому?

Объясненіе имѣется двоякое и прямо противуположное; разобраться въ немъ мы не можемъ, ибо лично въ тѣхъ мѣстахъ не бывали, но и въ Владивостокѣ и въ С.-Франциско точно также слышали противорѣчивыя мнѣнія. Для жителей побережья Охотскаго и Камчатскаго морей, какъ на всѣхъ сѣверныхъ окраинахъ Россіи, гдѣ покрытая снѣгами земля отказывается кормить земледѣльца,— единственными средствами къ существованію являются для населенія промыслы рыболовный и звѣроловный. Къ сожалѣнію, въ этой области, по словамъ большинства заявленій, у туземцевъ съ давнихъ поръ завелись соперники въ видѣ разныхъ иностранныхъ пришельцевъ-промышленниковъ, которые пріѣзжаютъ охотиться на своихъ маленькихъ судахъ. Цѣлая флотилія этихъ такъ называемыхъ «бобровыхъ» шхунъ ежегодно зимуетъ на Іокогамскомъ рейдѣ; обыкновенно онѣ составляютъ собственность своихъ шкиперовъ и плаваютъ большею частью подъ американскимъ флагомъ. Раннею весною эти суда уходятъ въ море и возвращаются лишь позднею осенью съ богатою добычею котиковыхъ, бобровыхъ и др. шкуръ. Мѣсто пріобрѣтенія мѣховъ тщательно скрывается экипажемъ; иногда распространяется слухъ, что грузъ привезенъ съ Курильскихъ острововъ, хотя съ того времени, какъ эти послѣдніе отошли къ Японіи—охота на нихъ

строго запрещена иностранцамъ. Во всякомъ случаѣ шкуры пріобрѣтаются незаконнымъ образомъ; впрочемъ, ни для кого не составляетъ тайны, что пушные звѣри убиваются на берегахъ, принадлежащихъ Россіи, убиваются безъ пощады и безъ разсчета или за безцѣнокъ вымѣниваются у населенія, спаиваемаго дрянным спиртомъ.

По словамъ же г. Крестовскаго, основавшаго свои заявленія на свѣдѣніяхъ, собранныхъ г. Терентьевымъ, командиромъ военнаго судна «Горностай», крейсировавшаго въ тѣхъ мѣстахъ, разореніе идетъ именно отъ препятствій, полагаемыхъ иностранцами для сношеній съ нашими побережьями. Въ началѣ 70-хъ годовъ, говоритъ г. Крестовскій, было возбуждено ходатайство о воспрещеніи иностраннымъ китобоямъ промышлять въ нашихъ моряхъ, на томъ основаніи, что они кромѣ истребленія звѣря и полной безпошлинности своего промысла вносятъ еще въ среду мѣстныхъ жителей развратъ, пьянство, сифилисъ и экономическое разстройство, и что поэтому право китобойнаго промысла и обмѣнной торговли съ жителями должно принадлежать исключительно русско-подданнымъ промышленникамъ. Такъ какъ въ принципѣ естественно, чтобы право промысла въ русскихъ моряхъ принадлежало исключительно русскимъ, то помянутое ходатайство было разрѣшено въ положительномъ смыслѣ, и правительство двѣ или три навигаціи сряду посылало военное судно сибирской флотиліи для крейсерства въ сѣверныхъ моряхъ, спеціально съ цѣлью изгнанія изъ нихъ иностранныхъ китобоевъ и покровительства русскимъ промышленникамъ. Къ сожалѣнію, единственнымъ представителемъ таковыхъ явился до сихъ поръ финляндскій подданный, владивостокскій купецъ Линдгольмъ. Другихъ не было; между тѣмъ подъ фирмою Линдгольма скрывается китобойная американская компанія Newman et C°, изъ С.-Франциско. Нечего говорить, насколько выгодно было для послѣдней устраненіе изъ русскихъ морей всѣхъ остальныхъ своихъ конкурентовъ. Заручившись однако исключительнымъ правомъ обмѣнной торговли съ мѣстными жителями, Ньюманъ и К°, въ лицѣ г. Линдгольма, злоупотребили этою монополіею, въ ущербъ жителямъ, настолько, что теперь швейная иголка продается не дешевле какъ за бѣличью шкурку, цѣна которой даже по казенной оцѣнкѣ 10 коп. Во что же эти господа вгоняютъ товары бо̀льшей стоимости? Результатомъ такого вреднаго по-

поэтому запоздавшіе пароходы съ грузомъ могутъ, въ случаѣ крайности, сдать таковой на берегъ въ де-Кастри, откуда есть возможность отправить его въ Николаевскъ зимою. Кромѣ того, нѣкоторые грузы, идущіе извнутри Сибири на Сахалинъ, въ особенности скотъ, сплавляютъ по Амуру до Софійска, а оттуда прямо отправляютъ въ де-Кастри, и затѣмъ на шхунахъ въ портъ Дуэ, чѣмъ сберегается большое разстояніе. Таково значеніе де-Кастри.

Самый постъ состоитъ изъ нѣсколькихъ деревянныхъ домовъ, а населеніе — изъ начальника поста казацкаго офицера, 1 офицера, 2 телеграфистовъ, команды солдатъ и 2 или 3 человѣкъ неслужащихъ, занимающихся торговлею.

Пароходы Добровольнаго флота уже пользуются де-Кастри. Первый опытъ перегрузки здѣсь былъ сдѣланъ въ 1881 году, и пароходъ «Нижній-Новгородъ» передалъ въ де-Кастри на «Владивостокъ» свой грузъ, адресованный въ Николаевскъ. Даже бѣглый взглядъ на карту де-Кастри и лимана достаточно можетъ убѣдить въ значеніи этой бухты. Она отдѣлена всего двадцативерстнымъ береговымъ переваломъ отъ рѣки Амуръ, такъ что со временемъ, при проведеніи дороги черезъ перевалъ и при нѣкоторыхъ гидротехническихъ сооруженіяхъ въ самой бухтѣ, она станетъ большимъ портомъ Амура, который дастъ возможность доставлять грузы на эту артерію крайняго востока Россіи и во время осенней и весенней распутицы лимана. Несомнѣнно, что значеніе такой огромной рѣки, какъ Амуръ, съ ея судоходными притоками, идущими изъ глубины Китайской имперіи, очень возрастетъ въ связи съ открытіемъ рынковъ Китая для русской торговли. Съ другой стороны, потребности постоянно увеличивающагося населенія въ томъ краѣ неминуемо поведутъ къ открытію угольныхъ копей, желѣзныхъ рудъ и другихъ богатствъ, избытокъ которыхъ пойдетъ черезъ де-Кастри. Кромѣ того, де-Кастри долго еще будетъ имѣть значеніе для большинства грузовъ, идущихъ на Сахалинъ.

ГЛАВА IV.

Камчатка и Охотское море.

Причины упадка промысловъ въ Камчаткѣ и Охотскомъ морѣ.—Петропавловскъ, Гижига, Охотскъ, ихъ порты и торговля.—Компанія Филипеуса.—Китобойство, его современное положеніе.—Командорскіе острова и котиковый промыселъ. — Мѣры противъ хищнической эксплуатаціи иностранныхъ промышленниковъ.

У насъ съ давнихъ поръ существовали компаніи для промышленной эксплуатаціи береговъ Тихаго океана, именно камчатскія компаніи, доставлявшія въ Пекинъ и въ Кяхту много пушнаго товара. Для этого составлялись частныя общества на паяхъ, акціи которыхъ доходили до 300—500 руб. Судно одной подобной компаніи—Трапезникова—привезло съ 1745 по 1775 г. камчатскихъ произведеній на 3.204,134 руб. по мѣстнымъ цѣнамъ, а по кяхтинскимъ вдвое. Во второй половинѣ XVIII столѣтія, компаніи начали падать; съ одной стороны, благодаря отсутствію у русскихъ купцовъ единства и предпріимчивости, съ другой—развитію компаній препятствовало правительство, сдавая разныя территоріи на откупъ и въ монополію. Болѣе всего повредила дѣлу монополія Россійско-Американской компаніи съ 1799 до 1867 г., почти исключительно распоряжавшейся въ сѣверной части Тихаго океана.

Съ уничтоженіемъ компаніи, за продажею американскихъ колоній Соединеннымъ Штатамъ, дѣло впрочемъ не поправилось.

Охотское и Камчатское моря нынѣ почти совсѣмъ заброшены, между тѣмъ берега ихъ далеко нельзя назвать необитаемыми. Не считая портовыхъ городовъ, на побережьяхъ этихъ морей существуетъ не мало поселеній, какъ русскихъ, такъ и

инородческихъ (якуты и тунгузы). До половины истекшаго десятилѣтія, эти поселенія если не благоденствовали, то все-таки жители ихъ были обезпечены въ насущныхъ потребностяхъ, благодаря промысламъ. Китобои нанимали прибрежныхъ жителей ловить и солить рыбу, въ случаѣ неулова китовъ, и такимъ образомъ пріобрѣтали себѣ здѣсь грузы рыбы, стоющей въ Японіи 10, а въ С.-Франциско 25 долларовъ за пикуль. Солили преимущественно нярку и киту, которая у американцевъ шла за «Salmon». 50 штукъ этой превосходной рыбы стоили въ посолкѣ четыре рубля, причемъ соли, по мѣстнымъ цѣнамъ, шло на $1^1/_2$ рубля. Кромѣ того, жители доставляли китобоямъ дрова для вытопки китоваго жира и пушнину; расплата же за все это производилась натурой, т. е. шерстяными и бумажными матеріями, домашнею посудою, разными ремесленными инструментами, свинцомъ, порохомъ, оружіемъ и ромомъ. Возможность обмѣна привлекала къ стоянкамъ китобоевъ весь окружный людъ. Мало-по малу однако жители прибрежныхъ мѣстностей быстро стали приходить въ упадокъ, и теперь положительно бѣдствуютъ. Что же за причина этому?

Объясненіе имѣется двоякое и прямо противуположное; разобраться въ немъ мы не можемъ, ибо лично въ тѣхъ мѣстахъ не бывали, но и въ Владивостокѣ и въ С.-Франциско точно также слышали противорѣчивыя мнѣнія. Для жителей побережья Охотскаго и Камчатскаго морей, какъ на всѣхъ сѣверныхъ окраинахъ Россіи, гдѣ покрытая снѣгами земля отказывается кормить земледѣльца,— единственными средствами къ существованію являются для населенія промыслы рыболовный и звѣроловный. Къ сожалѣнію, въ этой области, по словамъ большинства заявленій, у туземцевъ съ давнихъ поръ завелись соперники въ видѣ разныхъ иностранныхъ пришельцевъ-промышленниковъ, которые пріѣзжаютъ охотиться на своихъ маленькихъ судахъ. Цѣлая флотилія этихъ такъ называемыхъ «бобровыхъ» шхунъ ежегодно зимуетъ на Іокогамскомъ рейдѣ; обыкновенно онѣ составляютъ собственность своихъ шкиперовъ и плаваютъ большею частью подъ американскимъ флагомъ. Раннею весною эти суда уходятъ въ море и возвращаются лишь позднею осенью съ богатою добычею котиковыхъ, бобровыхъ и др. шкуръ. Мѣсто пріобрѣтенія мѣховъ тщательно скрывается экипажемъ; иногда распространяется слухъ, что грузъ привезенъ съ Курильскихъ острововъ, хотя съ того времени, какъ эти послѣдніе отошли къ Японіи—охота на нихъ

строго запрещена иностранцамъ. Во всякомъ случаѣ шкуры пріобрѣтаются незаконнымъ образомъ; впрочемъ, ни для кого не составляетъ тайны, что пушные звѣри убиваются на берегахъ, принадлежащихъ Россіи, убиваются безъ пощады и безъ разсчета или за безцѣнокъ вымѣниваются у населенія, спаиваемаго дрянным спиртомъ.

По словамъ же г. Крестовскаго, основавшаго свои заявленія на свѣдѣніяхъ, собранныхъ г. Терентьевымъ, командиромъ военнаго судна «Горностай», крейсировавшаго въ тѣхъ мѣстахъ, разореніе идетъ именно отъ препятствій, полагаемыхъ иностранцами для сношеній съ нашими побережьями. Въ началѣ 70-хъ годовъ, говоритъ г. Крестовскій, было возбуждено ходатайство о воспрещеніи иностраннымъ китобоямъ промышлять въ нашихъ моряхъ, на томъ основаніи, что они кромѣ истребленія звѣря и полной безпошлинности своего промысла вносятъ еще въ среду мѣстныхъ жителей развратъ, пьянство, сифилисъ и экономическое разстройство, и что поэтому право китобойнаго промысла и обмѣнной торговли съ жителями должно принадлежать исключительно русско-подданнымъ промышленникамъ. Такъ какъ въ принципѣ естественно, чтобы право промысла въ русскихъ моряхъ принадлежало исключительно русскимъ, то помянутое ходатайство было разрѣшено въ положительномъ смыслѣ, и правительство двѣ или три навигаціи сряду посылало военное судно сибирской флотиліи для крейсерства въ сѣверныхъ моряхъ, спеціально съ цѣлью изгнанія изъ нихъ иностранныхъ китобоевъ и покровительства русскимъ промышленникамъ. Къ сожалѣнію, единственнымъ представителемъ таковыхъ явился до сихъ поръ финляндскій подданный, владивостокскій купецъ Линдгольмъ. Другихъ не было; между тѣмъ подъ фирмою Линдгольма скрывается китобойная американская компанія Newman et C°, изъ С.-Франциско. Нечего говорить, насколько выгодно было для послѣдней устраненіе изъ русскихъ морей всѣхъ остальныхъ своихъ конкурентовъ. Заручившись однако исключительнымъ правомъ обмѣнной торговли съ мѣстными жителями, Ньюманъ и К°, въ лицѣ г. Линдгольма, злоупотребили этою монополіею, въ ущербъ жителямъ, настолько, что теперь швейная иголка продается не дешевле какъ за бѣличью шкурку, цѣна которой даже по казенной оцѣнкѣ 10 коп. Во что же эти господа вгоняютъ товары бо̀льшей стоимости? Результатомъ такого вреднаго по-

рядка вещей явилось быстрое обнищаніе жителей, очутившихся въ кабалѣ у подставнаго фактотума американской компаніи.

Чай и водка суть исключительная монета, на которую туземецъ обмѣниваетъ нынѣ плоды своихъ долгихъ и тяжелыхъ охотничьихъ трудовъ. Въ результатѣ онъ бѣдствуетъ, не имѣя средства бороться съ постигающими его напастями. По мнѣнію г. Терентьева, для противодѣйствія дальнѣйшему обнищанію туземцевъ, необходимо открыть порты Охотскаго моря и Камчатки для всякаго рода водяныхъ сообщеній, безъ разбора ихъ цѣлей. Утилизація края совершится, такимъ образомъ, конечно, не сразу, но въ болѣе короткій срокъ, чѣмъ при обратной политикѣ, въ интересахъ только нѣсколькихъ quasi-русскихъ промышленниковъ. Непріятно, говоритъ онъ, предвидѣть, что мѣха будутъ попадать въ Россію частію изъ-за границы и станутъ поэтому дороже, но за то у туземцевъ за эту пушнину не будутъ оставаться, какъ нынѣ, одни лишь воспоминанія о выкуренномъ ими табакѣ, да о выпитыхъ чаѣ и водкѣ, а нѣчто посущественнѣе, и именно: осѣдлая, болѣе опрятная, здоровая жизнь и нѣкоторый достатокъ.

Которое изъ двухъ мнѣній основательнѣе, повторяемъ, не бывши на мѣстѣ, рѣшить трудно, хотя первое мнѣніе кажется намъ гораздо основательнѣе; во всякомъ случаѣ отъ истребленія ли звѣрей, или отъ другихъ причинъ, но фактъ раззоренія туземцевъ несомнѣненъ. Въ зиму 1878—1879 года цѣлыя поселенія дикарей по берегамъ Тихаго океана вымирали отъ недостатка пищи: родители убивали дѣтей, чтобы избавить ихъ отъ мукъ голода! По словамъ «Иркутскихъ Епархіальныхъ Вѣдомостей», къ 1881 году отъ голоду вымерло чуть не все населеніе въ прибрежныхъ округахъ отъ Удскаго края до Анадырскаго залива, т. е. примѣрно на протяженіи до двухъ тысячъ верстъ. Свѣдѣнія объ означенномъ бѣдствіи подтверждаются отчетомъ камчатской духовной миссіи, изъ котораго видно, что труды миссіонеровъ въ камчатскомъ отдѣлѣ были неудачны не по недостатку усердія или знанія дѣла со стороны миссіонеровъ, а вслѣдствіе ужаснѣйшаго голода, усилившагося отъ неулова рыбы въ теченіе двухъ лѣтъ и заставившаго туземцевъ разбрестись по одиночкѣ для пріисканія себѣ пищи, такъ что гдѣ прежде миссіонеръ находилъ цѣлое стойбище, въ отчетномъ году онъ не нашелъ и слѣда человѣческаго. По свѣдѣніямъ, полученнымъ отъ одного камчадала, въ однихъ знакомыхъ ему стойби-

щахъ, бывшихъ вблизи его кочевья, въ 1881 году умерло отъ голода болѣе 500 человѣкъ. Миссіонеръ бывалъ радъ, когда на огромномъ пространствѣ встрѣчалъ одно или два семейства...

Неизвѣстно, были ли какія мѣры употреблены въ эти два года для подачи помощи голодающему населенію нашей отдаленной окраины? Тамошнее населеніе, между тѣмъ, нисколько не менѣе заслуживаетъ вниманія, нежели жители центральныхъ губерній Россіи. Оно даже имѣетъ право на особое попеченіе, въ виду того, что двѣсти лѣтъ подрядъ мы ничего для него не дѣлали, кромѣ того, что грубо эксплоатировали черезъ казаковъ, агентовъ россійско-американской компаніи и земскихъ чиновниковъ, между тѣмъ это населеніе продолжало оставаться преданнымъ Россіи, что доказало фактами въ восточную войну 1853—1856 годовъ. Какъ мало внимательны были къ этому населенію, доказывается тѣмъ, что Камчатку десять лѣтъ не посѣтилъ ни одинъ губернаторъ Приморской области. Въ виду отдаленности Камчатки, здѣсь необходимо, кажется, особое управленіе, настолько самостоятельное, чтобы не ждать разрѣшенія дѣлъ изъ за тридевять земель.

Административный и торговый центръ Камчатки, Петропавловскъ, расположенъ амфитеатромъ на спускѣ съ горы въ бухту, которая представляетъ собою небольшую, но прекрасную гавань; гавань эта лежитъ между полуостровомъ, длиной болѣе версты, и косой, которая, имѣя въ длину 250 саженъ, идетъ отъ материка изгибаясь, такъ что кончается у середины бухты. Окружность гавани составляетъ около $1^1/_2$ верстъ; ширина бухты при входѣ въ гавань 40 саженъ, глубина же отъ 8 до 11 саженъ; въ самой гавани глубина до 7 саженъ. Въ Петропавловскѣ около 110 зданій, исключительно деревянныхъ; жилыхъ изъ нихъ 60, остальныя же суть складочные магазины. Жителей 350 съ небольшимъ, въ томъ числѣ 16 иностранцевъ. (Въ половинѣ 60-хъ годовъ жителей было 571). Въ началѣ 50-хъ годовъ, когда въ Петропавловкѣ находился военный портъ, а также было мѣстопребываніе военнаго губернатора Камчатской области, городъ имѣлъ гораздо большіе размѣры; въ 1854 году онъ былъ полуразрушенъ бомбардировкой, произведенной англо-французской эскадрой. Вскорѣ затѣмъ портъ былъ переведенъ въ Николаевскъ, а въ 1856 г. было упразднено управленіе Камчатской областью. Это содѣйствовало упадку города.

Теперь городомъ Петропавловскъ называется только по имени,

тѣмъ болѣе, что представительницей всѣхъ органовъ администраціи служитъ здѣсь одна полиція. Городскіе доходы въ 1879 г. равнялись только 895 р., а расходы 593 р. Изъ всѣхъ окружныхъ центровъ въ сѣверной части Приморской области онъ, впрочемъ, самый значительный и наиболѣе удобный для житья и торговли. Климатъ здѣсь мягче чѣмъ въ Николаевскѣ, и разведеніе нѣкоторыхъ изъ овощей идетъ съ успѣхомъ; кромѣ того, въ окрестностяхъ имѣются прекрасные сѣнокосы. Петропавловскъ есть поселокъ рыболововъ и торговцевъ, причемъ торговля заключается, главнымъ образомъ, въ отпускѣ мѣховъ, вымѣниваемыхъ у инородцевъ на привозимые изъ заграницы товары; большую часть этихъ мѣховъ составляютъ соболиные, которыми инородцы уплачиваютъ также ясакъ, отвозимый вмѣстѣ съ почтой на судахъ контрагента Филипеуса. Городокъ распланированъ довольно правильно, и дома окружены по большей части садами или огородами; православная церковь, школа и нѣсколько частныхъ домовъ построены изъ готоваго матеріала, доставленнаго изъ Санъ-Франциско. По словамъ моряковъ, въ Петропавловскѣ большая часть деревянныхъ зданій, отъ отсутствія ремонта по бѣдности жителей, сгнили, въ церквахъ боятся служить, даже въ домѣ исправника ждутъ, что крыша не сегодня-завтра развалится. Единственное порядочное зданіе въ городѣ—домъ американской компаніи.

Сухимъ путемъ почта приходитъ только разъ въ годъ, зимой, причемъ почти на всемъ громадномъ разстояніи отъ Якутска (до 4,850 верстъ) она слѣдуетъ на собакахъ и прибываетъ въ мартѣ. Вѣсть о смерти въ Бозѣ почившаго Государя туда пришла только 26-го іюля, т. е. спустя пять мѣсяцевъ; экстренное доставленіе извѣстія объ этомъ важномъ событіи было поручено тремъ казакамъ: первый проѣхалъ изъ Якутска въ Охотскъ, второй въ Гижигу и, наконецъ, послѣдній, сдѣлавъ 2,800 верстъ, прибылъ съ донесеніемъ и отъ такого тяжелаго и долгаго путешествія сильно заболѣлъ. Что же касается до морского сообщенія съ Николаевскомъ и Владивостокомъ, то оно бываетъ не менѣе двухъ разъ въ лѣто или на судахъ контрагента по продовольствію сѣверныхъ округовъ области, петропавловскаго куп Филипеуса, или на попутномъ военномъ или торговомъ суд чаще всего Петропавловскъ имѣетъ сношенія съ Санъ-Франци на торговыхъ судахъ. Къ сожалѣнію, нѣтъ данныхъ за посл ніе годы о количествѣ приходящихъ въ Петропавловскъ тор

выхъ судовъ; по всѣмъ вѣроятіямъ, ихъ не менѣе 10, причемъ большинство должно принадлежать американской компаніи Гутчинсонъ, Коль и Филипеусъ, арендующей Командорскіе острова.

Обиліе рыбы въ водахъ всего Камчатскаго полуострова поразительное; къ сожалѣнію, высокая цѣна на соль препятствуетъ жителямъ дѣлать большіе запасы рыбы, существенно необходимые здѣсь при недостаткѣ хлѣба. Рожь вовсе не произрастаетъ въ Камчаткѣ, ячмень же высѣвается въ ничтожномъ количествѣ; пудъ ржаной муки высшаго сорта стоитъ въ Петропавловскѣ 6 рублей. Въ свою очередь, цѣны на сахаръ, свѣчи, мануфактурные товары, порохъ необычайно высоки; цѣны же на мѣха естественно очень низки, такъ мѣхъ соболя стоитъ, среднимъ числомъ, 15 р., красной лисицы—2 р. 50 коп., выдры—5 р.

Въ Охотскомъ морѣ порты всѣ безусловно скверные, на всѣхъ имѣются мелководные бары. Съ водвореніемъ русскаго населенія въ низовьяхъ Амура, а также послѣ пріобрѣтенія южныхъ сибирскихъ гаваней, всѣ торговые пункты по побережью этого моря сильно упали. Кое-какъ прозябаютъ еще Гижига и Охотскъ. Гижига лежитъ на лѣвомъ берегу р. Гижиги, въ 25 верстахъ отъ впаденія въ губу Охотскаго моря. Почта ходитъ въ Гижигу сухимъ путемъ разъ въ зиму, а лѣтомъ она доставляется на суднѣ контрагента по продовольствію сѣверныхъ округовъ области, Филипеуса. Гижига — просто поселокъ рыболововъ, гдѣ живутъ исправникъ съ нѣсколькими казаками, нѣсколько купцовъ и священникъ. Въ поселкѣ около 40 домовъ и церковь; вода подмываетъ берегъ, и поселокъ не разъ уже мѣнялъ свое мѣсто. Въ Гижигѣ имѣются также складочные магазины контрагента. Въ половинѣ 60-хъ годовъ жителей считалось до 400 человѣкъ, теперь же ихъ почти на половину меньше. Торговыя суда заходятъ въ Гижигу крайне рѣдко. Въ 1879 г. городскіе доходы равнялись 1878 руб., расходы 740 руб.

Охотскъ лежитъ при лиманѣ, образуемомъ сліяніемъ рр. Охоты и Кухтуя, въ 2 верстахъ отъ Охотскаго моря. Сухимъ путемъ зимой ходитъ почта сюда по разу въ мѣсяцъ, и перевозятся изъ Якутска нѣкоторые товары, но это сопряжено съ огромнымъ трудомъ, такъ какъ собственно дороги отъ Якутска (на 1,040 верстъ) не существуетъ. Лѣтомъ Охотскъ получаетъ почту моремъ не болѣе двухъ разъ, на суднѣ Филипеуса, а также на какомъ либо случайно заходящемъ торговомъ суднѣ. Охотскъ

основанъ еще въ половинѣ XVII столѣтія и имѣлъ прежде болѣе значенія, ибо стоялъ на пути изъ Якутска въ Камчатку, по направленію котораго слѣдовала въ началѣ русская колонизація; въ концѣ прошлаго столѣтія онъ считался даже областнымъ центромъ, а въ настоящемъ, до 1850 года, былъ военнымъ портомъ. Поэтому въ Охотскѣ много развалившихся пустыхъ строеній. Не смотря на давность существованія, Охотскъ не можетъ стать значительнымъ поселкомъ даже для такого малонаселеннаго края, каково побережье Охотскаго моря, потому что климатическія условія городка замѣчательно неблагопріятны, а рейдъ у него совершенно неудобенъ. Зимой въ Охотскѣ страшные холода, лѣтомъ же воздухъ сыръ до такой степени, что вблизи города ничего не ростетъ; объясняется это совершенно открытымъ положеніемъ городка со стороны моря, температура котораго отличается крайней суровостью. Луга и лѣса встрѣчаются только верстахъ въ 15, за грядой невысокихъ горъ. Входъ съ рейда въ устья рѣкъ загражденъ каменистымъ баромъ, гдѣ глубина доходитъ до $13^1/_2$ футовъ только въ октябрѣ, когда навигація уже прекращается, самый же рейдъ открытъ для вѣтровъ, а р. Кухтуй довольно мелка. Въ Охотскѣ теперь не болѣе 35 жилыхъ домовъ, жителей же не свыше 150 человѣкъ; въ половинѣ 60-хъ годовъ цифра населенія доходила до 200, но съ той поры нѣкоторые изъ обывателей выселились въ Николаевскъ и другія мѣста. Въ Охотскѣ имѣются церковь и складочные магазины контрагента. Жители занимаются преимущественно рыболовствомъ, торговля же ничтожна, такъ какъ промыселъ на пушныхъ звѣрей падаетъ въ округѣ, по уменьшенію ихъ числа, а скотоводство, для котораго имѣются удобныя мѣста въ краѣ, заключается только въ содержаніи стадъ оленей. Городскіе доходы въ 1879 г. равнялись 135 руб., расходы 164 рублямъ!

Для сообщенія съ населенными пунктами Охотскаго побережья и Камчатки, а также для перевозки провіанта правительство выдаетъ ежегодную субсидію, въ 30,000 руб., г. Филипеусу, который обязался на своемъ пароходѣ разъ въ годъ совершать одинъ рейсъ для доставки тамошнимъ городамъ корреспонденціи, казенныхъ суммъ, грузовъ и товаровъ. Этотъ пароходъ заходитъ только въ важнѣйшіе пункты, каковы: Аянъ, Охотскъ, Шантарскіе острова, Гижига, Тигиль и Петропавловскъ; всѣ же остальныя прибрежныя селенія лишены его бла-

годѣтельной помощи и предоставлены въ жертву г. Линдгольму и иностранцамъ. Впрочемъ г. Филипеусъ самъ лишь компаніонъ англійскаго дома въ Іокогамѣ: Уольшъ и Комп. Г. Филипеусъ имѣетъ для выполненія условія пароходъ «Камчатку», а до него имѣлъ маленькій пароходъ «Курьеръ», старый, съ проржавленными котлами (команда 35 человѣкъ), почему зимою фрахтовъ онъ брать не могъ и команду списывалъ, причемъ разными уловками сохранялъ контрактъ отъ разрушенія, уплачивая штрафъ яко бы за опозданіе. Въ 1877 году, во время восточной войны, «Курьеръ» былъ задержанъ однимъ изъ іокогамскихъ банковъ, и тогда же, подъ предлогомъ отказа иностранныхъ страховыхъ обществъ страховать русскій пароходъ и грузы, г. Филипеусъ поднялъ англійскій флагъ, что не мѣшало ему исправно получать помильную плату отъ министерства внутреннихъ дѣлъ, опасавшагося, что иначе отдаленныя мѣста на Тихо-океанскомъ побережьи могутъ помереть съ голоду.

Хотя отъ уступки японцамъ Курильскихъ острововъ г. Филипеусъ понесъ нѣкоторые убытки и операціи его съузились, но вообще дѣла его, хотя и небольшія, очень прибыльны. Грузы для парохода г. Филипеусъ беретъ въ Кобе, въ Японіи. Затѣмъ эти товары онъ даетъ обыкновенно туземцамъ въ долгъ, въ обмѣнъ на пушнину, которая подымается теперь въ цѣнѣ какъ въ С.-Франциско, такъ и на главномъ рынкѣ мѣховъ—въ Лондонѣ. Пушной товаръ г. Филипеусъ собираетъ на своемъ пароходѣ мало-по-малу по дорогѣ и свозитъ его въ Іокогаму, оттуда, собравъ партію, пересылаетъ ее черезъ Суэзскій каналъ въ Лондонъ. Фрахтъ на пушной товаръ изъ Іокогамы 6 доллар. за тонну въ 40 куб. футовъ. Въ прежнее время г. Филипеусъ посылалъ мѣха черезъ Аянъ сухимъ путемъ въ ирбитскую ярмарку и Москву, но съ упадкомъ нашего вексельнаго курса продажа мѣховъ въ Лондонѣ стала выгоднѣе. Общій итогъ мѣховъ, собираемыхъ Филипеусомъ и К°, достигаетъ 3,000 соболей, *) 200—300,000 бѣлокъ (показаніе г. Нюбаума). Цифра небольшая, сравнительно съ компаніями Аляскинской и Гудзонбайской. По другимъ свѣдѣніямъ, капиталъ компаніи Филипеуса достигаетъ до 600,000 руб.; компанія привозитъ мѣховъ, по оффиціальнымъ даннымъ, на 150,000 руб., въ дѣйствительности

*) На Амурѣ всѣхъ соболей по свѣдѣніямъ кяхтинскихъ купцевъ было добыто въ 1881—82 г., 11,000 штукъ, которые ушли на Нижегородскую ярмарку, гдѣ проданы въ количествѣ $^1/_5$.

же на 300,000 руб., или еще на высшую сумму, если оцѣнивать пушной товаръ по лондонскимъ цѣнамъ. Ранѣе Филипеуса дѣла въ Камчаткѣ велъ г. Чезъ, который сдѣлался теперь его компаніономъ, или вѣрнѣе приказчикомъ того же іокогамскаго дома Уольшъ и К°.

На бой китовъ нерѣдко указываютъ, какъ на такую отрасль морскихъ промысловъ, которая наиболѣе могла бы намъ доставить выгодъ. Есть даже лица, которыя желали бы монополизировать это дѣло въ русскихъ рукахъ, возобновивъ претензіи, заявленныя нами въ 20-хъ годахъ, о территоріальности всей сѣверной части Тихаго океана. За уступкою американскихъ колоній, претензіи эти окончательно потеряли силу, самое же китоловство далеко не такъ прибыльно, какъ кажется, почему въ самомъ центрѣ китобойства, Гонолулу, оно упало, уменьшается оно и въ С.-Франциско. Китовъ больше всего въ Удской губѣ, въ Охотскомъ морѣ ихъ вообще мало, а въ Беринговомъ проливѣ китобойство очень опасно. О Ледовитомъ океанѣ, берегахъ Врангелевой земли и т. п. и говорить нечего. При этомъ въ нашихъ водахъ гренландскихъ китовъ весьма мало, а чаще встрѣчаются кашалотъ и горбуша. Длиннѣе 60 футъ китовъ здѣсь почти не бываетъ. Когда керосинъ не вытѣснялъ еще китоваго жира изъ общаго употребленія, рискъ и спеціальныя издержки промысла оправдывались барышемъ; тогда китобои рыскали повсюду.

Бой китовъ у нашихъ береговъ извѣстенъ былъ у американцевъ подъ именемъ «сѣверо-западнаго лова»; недавно еще онъ давалъ большія выгоды, да и теперь онъ наименѣе убыточенъ изъ китовыхъ промысловъ. Двадцать-пять лѣтъ назадъ китобои охотились въ Тихомъ океанѣ исключительно за кашалотами или спермацетовыми китами, теперь они рады каждому китообразному. Сообразно этому измѣнились и условія лова. Американскіе китобои снаряжались обыкновенно на три года, теперь компаніи тянутся не менѣе четырехъ лѣтъ. Суда приходятъ къ нашимъ сибирскимъ берегамъ въ половинѣ или концѣ марта, въ октябрѣ они собираются въ Гонолулу или Лагаинѣ, на Сандвичевыхъ островахъ, откуда, послѣ нѣсколькихъ недѣль отдыха и перегрузки собраннаго товара на другія суда, уходятъ въ Австралію и Новую Зеландію, гдѣ во время нашей зимы лѣто и бой китовъ возможенъ, хотя и не очень прибыленъ, а содержаніе экипажей на полудикихъ островахъ обходится весьма дешево.

Паденіе китобойства видно изъ слѣдующихъ цифръ. Въ 1856 году у американцевъ было 655 китобойныхъ судовъ, добывавшихъ въ годъ разныхъ продуктовъ на 15 милл. руб. Нью-Бедфордъ и Нантюкетъ были главными портами вооруженія китобоевъ, 70,000 ч. жили этимъ промысломъ и въ немъ оборачивался капиталъ слишкомъ въ 140 милл. руб. Въ 1881 году, число китобойныхъ судовъ сократилось до 173 въ 38,551 тоннъ и въ томъ же году, на Сандвичевы острова пришло всего двѣнадцать китобоевъ, изъ которыхъ два на паровыхъ судахъ.

Выгодность китоловства въ послѣднее время зависитъ не отъ китоваго жира, очень упавшаго въ цѣнѣ, а отъ китоваго уса, изъ котораго дѣлаютъ матерію, замѣняющую дорогой конскій волосъ. Китъ наибольшихъ размѣровъ даетъ 200 бочекъ сала въ 6 пуд., по 5 долл. за пудъ, и 3,000 фунт. китоваго уса, по 1 долл. 25 цент. за фунтъ. Итого товара на 9,750 долларовъ. Нашъ китъ (Balaena Aleutensis), мало изученный натуралистами, даетъ 130 бочекъ жира (бочка = 20 галлонамъ) и 700 килогр. китоваго уса, тогда какъ настоящій гренландскій китъ (B. Mysteticetus) даетъ среднимъ числомъ 150 бочекъ жира и отъ 1,250 до 1,500 килогр. уса. Devil fish, приходящій къ нашимъ берегамъ лѣтомъ, даетъ отъ 25 до 40 бочекъ жира, усъ его очень коротокъ. Кашалотъ даетъ отъ 80 до 90 бочекъ жира (самка всего 20 бочекъ), жиръ этотъ очень хорошъ для смазки, почему продается вдвое дороже обыкновеннаго китоваго жира; кромѣ того изъ головы кашалота получается до 2,000 литровъ спермацета, а изъ внутренностей нѣсколько фунтовъ амбре.

Одинъ изъ нашихъ военныхъ моряковъ, г. Гекъ, три года плавалъ на китобойномъ суднѣ и пріобрѣлъ опытность. По его словамъ, въ то время, когда въ Татарскомъ проливѣ погоды всегда стоятъ скверныя, у береговъ Камчатки и въ Охотскомъ морѣ осенью погоды бываютъ хорошія и бой китовъ возможенъ, но онъ очень опасенъ, вслѣдствіе свойства здѣшнихъ китовъ, особенно такъ называемыхъ Devil fish, будучи ранеными, бросаться не вглубь, а рыскать съ необыкновенною быстротою по поверхности воды, а также отъ тумановъ, вслѣдствіе которыхъ не видно плавающихъ льдинъ, о которыя разбиваются лодки, увлекаемыя китами. Для китоловства необходимо имѣть судно и значительный оборотный капиталъ для каждой компаніи. Паровой китобой съ полнымъ вооруженіемъ стоитъ въ компанію отъ 100 до 160,000 рублей. Подобное судно «Arctic» добыло то-

вара на 230,000 руб., изъ которыхъ нужно вычесть процентное вознагражденіе экипажа, довольно высокое; во всякомъ случаѣ чистый барышъ не малъ. Парусные китобои обыкновенно имѣютъ отъ 400 до 600 тоннъ и 30—40 человѣкъ экипажа. На снаряженіе такого судна нужна затрата въ 100,000—120,000 р. Для береговаго китобойства конечно затраты менѣе и достаточно 10,000 рублей. Обыкновенно экипажи на китобойныхъ судахъ состоятъ изъ американцевъ, а затѣмъ изъ рослыхъ и сильныхъ канаковъ съ Сандвичевыхъ острововъ.

«Пока мы стѣсняемъ китовый промыселъ для иностранцевъ, говоритъ г. Крестовскій, конечно, предполагать возможность будущности Гонолулу для такихъ пунктовъ, какъ напримѣръ Тауйскъ, было бы слишкомъ смѣло; но все-таки отъ свободы китобойнаго промысла у нашихъ береговъ несомнѣнно выиграли бы жители, вымирающіе теперь не отъ сифилиса и не отъ пьянства, а отъ оспы и другихъ эпидемическихъ болѣзней, какъ результатовъ крайней нищеты и отсутствія признаковъ комфорта.» Ограниченіемъ иностранныхъ китобоевъ воспользовался, какъ мы выше говорили, одинъ г. Линдгольмъ. Заботясь болѣе всѣхъ о воспрещеніи бить китовъ въ русскихъ водахъ, онъ, впрочемъ, самъ бьетъ ихъ на судахъ подъ американскимъ флагомъ. Его промыселъ сосредоточенъ въ Охотскомъ морѣ, гдѣ, по его словамъ, по случаю воспрещенія американцами бить китовъ, число ихъ будто бы нѣсколько увеличилось. Главный центръ операцій Линдгольма бухта Мамга, сбытъ товара въ Санъ-Франциско. И по мнѣнію Линдгольма, китоловство дѣло рискованное. Онъ затрачиваетъ впередъ 40,000 долларовъ въ кампанію, а выручка бываетъ иногда въ 20,000 долларовъ. Кампанія 1879 года не дала барыша, а въ 1878 году получился убытокъ. Зная малую склонность русскихъ къ морскимъ промысламъ, мы не ожидаемъ возникновенія серьезнаго русскаго китобойнаго промысла. Это не значитъ однако, чтобы мы желали свободы американцамъ хозяйничать у насъ и эксплуатировать туземное населеніе. Мы упоминали уже о контрабандѣ водкою; занимаются ею преимущественно иностранные китобои. Они идутъ въ Беринговъ проливъ вслѣдъ за вскрывшимся льдомъ, когда крейсерамъ трудно услѣдить за ними; тутъ-то китобои имѣютъ сношенія съ прибрежными жителями, покупая у нихъ мѣха въ обмѣнъ на водку и спаивая дикарей. Никакое крейсерство въ это время почти невозможно. Вотъ почему тѣ крейсеры, которые наше морское министерство

посылало въ Охотское море и Беринговъ проливъ лѣтомъ, обыкновенно никого не находили и ограничивались платоническимъ запрещеніемъ чукчамъ торговать съ американцами. Между тѣмъ посылка подобнаго крейсера обходится каждый разъ не дешево. У насъ, правда, предлагалось въ печати покрывать расходы на крейсерство сборомъ съ американскихъ китобоевъ, но это предложеніе по своей наивности вызываетъ улыбку. Нѣкоторый контроль былъ бы возможенъ, если бы мы устроили поселеніе въ Лаврентьевской бухтѣ, гдѣ, главнымъ образамъ, пристаютъ весною китобои; но какъ содержать этотъ постъ, когда мы не знаемъ даже, что дѣлать и съ существующими поселеніями въ Камчаткѣ? Во всякомъ случаѣ прискорбно, что американцы до такой степени чувствуютъ себя здѣсь хозяевами, что даже на своихъ картахъ и учебныхъ атласахъ раскрашиваютъ Чукотскую землю, какъ независимое отъ Россіи владѣніе!

Гораздо болѣе доступны и прибыльны, сравнительно съ китобойствомъ, звѣриные промыслы, особенно котиковый. Въ концѣ 1870 года, американская компанія Хутчисонъ, Коль, Филипеусъ и К° предложила нашему правительству сдать ей въ аренду котиковый промыселъ на островахъ Командорскихъ и Тюленьемъ, которые не доставляли казнѣ никакого дохода. Американцы предложили, на первый взглядъ, очень выгодныя условія, а именно: они обязывались уплачивать аренду по 5,000 рублей въ годъ и, сверхъ того, по 1 р. 75 к. за каждую добытую на островахъ котиковую шкурку. Въ февралѣ 1871 года, казна заключила съ ними контрактъ, по которому означенный промыселъ перешелъ въ ихъ распоряженіе на 20 лѣтъ. Первые годы американцы вели дѣло осторожно и добывали ежегодно отъ десяти до пятнадцати тысячъ шкурокъ, но съ 1878 года, благодаря появленію моды на котиковые воротники и обшивки, монополисты принялись съ энергіею за истребленіе звѣря, и въ первый же годъ представили къ оплатѣ сборомъ 21.842 шкуры. Въ слѣдующемъ, 1879 году, число шкуръ возросло уже до 34,198 штукъ, а въ 1880 г. до 47,623. Съ тѣхъ поръ промыселъ не уменьшается. По имѣющимся въ министерствѣ внутреннихъ дѣлъ оффиціальнымъ свѣдѣніямъ, оказывается, что доходъ правительства съ котиковаго промысла за послѣдніе три года былъ слѣдующій: въ 1880 г.—83,339 руб., въ 1881 г.—94,508 руб. и въ 1882 г.—84,544 руб.

Итакъ, въ три года, компанія пріобрѣла до 150,000 котико-

выхъ шкуръ, оплаченныхъ сборомъ въ пользу казны, а сколько было вывезено съ острововъ неоплаченныхъ шкуръ, это, конечно, извѣстно лишь одной компаніи. Рождается невольно вопросъ: долго-ли просуществуетъ при подобномъ усиленномъ истребленіи котиковый промыселъ на означенныхъ островахъ? Если же истребленіе на островахъ Командорскихъ и Тюленьемъ будетъ вестись компаніею и во второе десятилѣтіе въ той же прогрессіи, какъ въ послѣдніе три года, то нельзя ли ждать, что, по окончаніи срока аренды, исчезнетъ котиковый промыселъ, и не необходимо-ли, въ видахъ поддержанія послѣдняго, обратить немедленно же болѣе серьезное вниманіе на эксплуатацію американцевъ и подчинить ее строгому контролю.

Объ этомъ было писано много и давно особенно въ санъ-францисскихъ газетахъ, но у американской компаніи имѣются и защитники. По словамъ г. Гребницкаго, управляющаго Командорскими островами, морской котикъ водился прежде на этихъ островахъ въ громадномъ количествѣ, затѣмъ, вслѣдствіе хищническаго истребленія, онъ почти вывелся; но, благодаря продолжительному запрещенію охоты на всѣхъ островахъ, въ настоящее время можно будто-бы считать Командорскіе острова обезпеченными относительно постоянной охоты на котика.

Г. Гребницкій пріѣхалъ на островъ въ 1871 г., когда котика ловилось лишь $3^1/_2$ т. штукъ. Послѣ нѣсколькихъ лѣтъ запусковъ, при «строгомъ контролѣ» за убоемъ звѣря, въ 1881 г. получилось 45.620 штукъ. Въ будущемъ году можно ожидать дальнѣйшаго увеличенія. Бобровъ убиваютъ здѣсь не болѣе 200 въ годъ. Населеніе острововъ состоитъ изъ 500 душъ. Всѣ жители пользуются полнымъ благосостояніемъ. Креолъ на бобрѣ и котикѣ промышляетъ до 600 руб. въ годъ. Къ сожалѣнію, весь мѣхъ этотъ идетъ въ Англію, гдѣ только четыре компаніи обладаютъ секретомъ выдѣлки и окраски котика, такъ что въ Россіи приходится получать выдѣланный мѣхъ по тѣмъ страшно высокимъ цѣнамъ, которыя назначаютъ названныя компаніи.

По увѣренію морскихъ офицеровъ въ «Кронштадтскомъ Вѣстникѣ», промысла дѣйствительно ведутся компаніей очень разсчетливо и хозяйственно. Огнестрѣльное оружіе для промысла запрещено употреблять и бобровъ бьютъ стрѣлами, чтобы не распугивать остальныхъ. Изъ котиковъ убиваютъ только молодыхъ самцовъ (они многоженцы). По временамъ дѣлаютъ «запуски», т. е. охота вовсе прекращается на нѣкоторыхъ звѣрей.

При такомъ веденіи промысловъ они все болѣе и болѣе приходятъ въ цвѣтущее состояніе, принося большіе доходы какъ компаніи, такъ и правительству и жителямъ острововъ. Эти послѣдніе суть бывшіе рабочіе россійско-американской компаніи, перевезенные на острова для промысловъ. По большей части они креолы, потомки русскихъ и алеутовъ; чистые представители народности рѣдки. Если же кто истребляетъ звѣрей, то это посторонніе промышленники съ бродячихъ американскихъ шхунъ, охотящіеся безъ всякой осторожности и съ употребленіемъ огнестрѣльнаго оружія, чѣмъ губятъ звѣрей въ пять разъ болѣе того, что успѣваютъ взять на свои суда, разгоняютъ остальныхъ и тѣмъ уничтожаютъ результаты осторожности, съ которою жители исполняютъ различныя стѣснительныя промысловыя правила. Такъ какъ посторонніе промышленники, приходящіе на острова, нарушаютъ права собственности частныхъ лицъ и государства, то они, конечно, подходятъ подъ понятіе о контрабандистахъ; шхуны не идутъ въ гавань, а предпочитаютъ болѣе удаленныя отъ селенія стоянки и существуютъ указанія, что онѣ тамъ высаживаютъ береговыхъ охотниковъ, которые, подъ защитою дикой природы острововъ, промышляютъ звѣрей и, по условному сигналу, возвращаются на свои суда съ грузомъ мѣховъ.

Такимъ образомъ хищничеству промышленниковъ имѣется большой просторъ и существующій порядокъ вещей, конечно, происходитъ отъ слабой представительности нашей власти на промысловыхъ островахъ. Наша безпечность въ этомъ отношеніи представляется еще разительнѣе по сравненію съ мѣрами, какія принимаетъ правительство Соединенныхъ Штатовъ по отношенію къ сѣвернымъ промышленникамъ по берегамъ и островамъ территоріи Аляска (бывшихъ нашихъ владѣній), отданнымъ въ аренду подобно нашимъ Командорскимъ островамъ. Тамъ не только устроенъ правильный таможенный надзоръ, но посылаются на все время навигаціи спеціальныя мелкія суда и одинъ большой таможенный пароходъ, командиръ котораго Хуперъ прославился посѣщеніемъ Врангелевой земли. Малѣйшее несоблюденіе правилъ бываетъ причиною конфискаціи судовъ и капитанъ Хуперъ, въ своемъ отчетѣ за 1879 годъ, жалуется на затрудненія, встрѣчаемыя имъ вслѣдствіе отговорокъ командировъ торговыхъ шхунъ, что они назначены къ плаванію у русскихъ береговъ и только потому имѣютъ запрещенные товары. «Русскому правительству, говоритъ капитанъ Хуперъ, не нужно даже принимать активныхъ

мѣръ, а достаточно лишь трактатомъ дозволить таможеннымъ крейсерамъ Соединенныхъ Штатовъ присматривать за промыслами и торговлею у сѣверо-восточнаго берега Сибири».

Есть же однако возможность помочь горю и безъ помощи американцевъ. Послѣ кровопролитнаго столкновенія жителей острова Мѣднаго съ американскою шхуною «Діана», весной 1882 года, появились въ японскихъ газетахъ напечатанныя, по распоряженію нашихъ властей, правила. Правила эти предупреждаютъ, что торговля, охота и промыслы у нашихъ береговъ могутъ производиться не иначе, какъ съ разрѣшенія генералъ-губернатора Восточной Сибири, и свидѣтельства о такомъ разрѣшеніи должно получать исключительно во Владивостокѣ; на право же торговли, охоты и промысловъ на островахъ Командорскихъ и Тюленьемъ — вовсе выдаваемо не будетъ свидѣтельствъ. Далѣе сказано, что по введеніи этихъ правилъ въ дѣйствіе съ 1-го января 1882 года, всякія иностранныя суда, хозяева коихъ будутъ уличены въ томъ, что занимаются торговлею и промыслами въ предѣлахъ русскихъ территоріальныхъ водъ безъ свидѣтельствъ отъ генералъ-губернатора Восточной Сибири, будутъ конфискованы со всѣмъ грузомъ въ пользу правительства. За точнымъ выполненіемъ этихъ правилъ будутъ слѣдить наши военныя суда или коммерческія, снабженныя надлежащими инструкціями и имѣющія военныя команды. Посылка нашихъ военныхъ судовъ отряда Тихаго океана въ подобное крейсерство, конечно, полезна, но этимъ не достигнется однако цѣль въ смыслѣ досмотра за промыслами. Тутъ необходимо спеціальное судно. Такое судно должно быть снабжено паровымъ катеромъ для обслѣдованія устьевъ рѣчекъ, а обшивка по ватерлиніи должна быть толще обыкновеннаго, чтобы дать возможность не бояться столкновеній съ обломками льда раннею весною, когда необходимо будетъ этому крейсеру приходить на сѣверъ одновременно съ первыми торговыми судами. Іюль, августъ и сентябрь, когда не потребуется усиленнаго надзора, пароходъ можетъ производить гидрографическія работы, совершенно необходимыя въ мѣстности, гдѣ до сихъ поръ пользуются картами морской съемки Литке 1828 года.

ГЛАВА V.

Островъ Сахалинъ.

Экономическія условія острова: хлѣбопашество, скотоводство, лѣса, рыбная ловля, капустный промыселъ.—Каменный уголь, Дуйскія копи и ихъ современное состояніе.—Посты Дуэ и Корсаковскій, ихъ порты.—Ссыльно-каторжные и вопросъ объ организаціи каторжныхъ работъ.

Островъ Сахалинъ въ южной и средней части имѣетъ видъ безпрерывныхъ хребтовъ горъ, между которыми протекаетъ множество ручьевъ и рѣчекъ, впадающихъ въ море. Морскіе берега также гористы и хребты вышиною до 1.000 футовъ подходятъ часто къ самому морю и опускаются въ него отвѣсными скалами. Горы состоятъ изъ твердаго песчаника прослоеннаго глиной и густо покрыты крупнымъ строевымъ лѣсомъ, но на морскихъ берегахъ видны только обезображенныя свѣжими вѣтрами и вліяніемъ на нихъ морскихъ испареній лиственница и ель. Въ долинахъ земля плодоносная съ сочною и рослою травою. Мысомъ Уанда рѣзко оканчивается гористый берегъ, и затѣмъ къ сѣверу Сахалинъ представляетъ ровную низменность, на которой только вдали уже, посрединѣ острова, синѣютъ рѣдкіе, прерванные, гористые небольшіе кряжи, будто отдѣльные островки на горизонтѣ. Прибрежье этой низменности сначала, отъ мыса Уанды до протока Віахту, тундристое, поросшее чахлымъ кустарникомъ, а потомъ почти сплошь песчаное.

Плаваніе около острова во многихъ отношеніяхъ затруднительно. Лѣтнее время въ Японскомъ морѣ сопровождается туманами, приносимыми господствующими юго-восточными вѣтрами съ японскаго теченія Куро-Сива. Туманы бываютъ часто столь упорны, что въ разстояніи 50 сажень нѣтъ даже слѣда берега.

Туманъ стоитъ подрядъ дня четыре, расчистится на часъ, на два, и снова заволакиваетъ съ прежнею силою. У татарскаго берега туманъ бываетъ впрочемъ гуще, чѣмъ подъ Сахалиномъ; кромѣ того замѣчено явленіе, что разстояніе мили на двѣ отъ берега Сахалина и самый берегъ весьма часто бываютъ совершенно свободны отъ тумана, когда татарскій берегъ окутанъ туманомъ; но этого не случается на югѣ острова. Когда SO дуетъ свѣжо,—тумана, конечно, не бываетъ, но его замѣняетъ пасмурность, которая во всякомъ случаѣ лишаетъ судно астрономическаго опредѣленія мѣста и, во время которой, берегъ открывается лишь только въ самомъ близкомъ разстояніи. Въ особенности туманы опасны въ проливѣ Лаперуза.

Объ удобствѣ и неудобствѣ Сахалина, въ особенности южной части, для колонизаціи было очень много споровъ въ послѣднее время, вызванныхъ главнымъ образомъ желаніемъ сосредоточить ссыльно-каторжныхъ на этомъ островѣ. Послѣ многократныхъ изслѣдованій и посылокъ надобно прійдти къ заключенію, что на Сахалинѣ растительность успѣшно развивается въ долинахъ, хотя нѣсколько удаленныхъ отъ морскаго берега. Здѣсь-то и слѣдуетъ устраивать поселенія для колонистовъ и ссыльно-каторжныхъ. Это же объясняетъ, почему до сихъ поръ агрономическія труды на Сахалинѣ не увѣнчивались сколько нибудь сноснымъ успѣхомъ. Близь Дуэ и впредь нельзя ждать добрыхъ плодовъ отъ земледѣлія, такъ какъ морскіе туманы губятъ растительность; виновата также и почва. Но въ Тымовѣ, гдѣ находится казенная образцовая ферма, защищенномъ отъ вліянія сильныхъ сѣверо-западныхъ вѣтровъ и тумановъ горами, ожидаютъ большаго развитія земледѣлія, въ особенности съ пріѣздомъ въ 1880 года г. Митцуля, компетентнаго агронома, бывавшаго ранѣе на Сахалинѣ.

Первоначальные неуспѣхи земледѣлія зависѣли отъ разныхъ причинъ. Случалось, что зерна ржи вовсе не всходили послѣ посѣва. Хлѣбныя зерна, предназначенныя для посѣва, не слѣдовало перевозить въ трюмахъ съ прочимъ грузомъ, а надобно было держать ихъ въ такомъ мѣстѣ, гдѣ есть постоянно свободный доступъ воздуха и гдѣ можно было устранить ихъ отъ дѣйствія лучей тропическаго солнца. Затѣмъ выборъ сѣмянъ несоотвѣтствовалъ мѣстнымъ условіямъ. Въ этомъ случаѣ не мѣшало бы обратить вниманіе на южно-уссурійскіе сорты хлѣбовъ, какъ, напр., на ярицу (тамъ озимая рожь не удается, а на Сахалинѣ

она ростетъ превосходно), ячмень и овесъ, вполнѣ пригодные для этой цѣли. Заготовка этихъ сѣмянъ съ доставкою на Сахалинъ обойдется дешевле и притомъ нѣтъ риска потерять растительную силу сѣмянъ.

Во всякомъ случаѣ снабженіе хлѣбомъ острова пока неудовлетворительно. На Сахалинѣ нѣтъ почти мельницъ для перемола муки, а для перевозки провіанта изъ Николаевска на Амурѣ не бываетъ иногда судовъ, за ограниченностью числа судовъ сибирской флотиліи. Кстати можно замѣтить, что мука сахалинской ржи, сравнительно съ мукою привозною кругосвѣтной ржи, даетъ больше припеку.

Скота, лошадей и овецъ слишкомъ еще мало на островѣ. При будущихъ заготовкахъ скота слѣдовало бы обратить вниманіе на манчжурскій рогатый скотъ, который оказывается сильнѣе и рослѣе забайкальскаго, не говоря уже о томъ, что покупка его чрезъ Новгородскій постъ обойдется для казны гораздо дешевле; да и самая доставка скота оттуда на Сахалинъ значительно удобнѣе и сопряжена съ меньшимъ рискомъ, нежели продолжительный сплавъ его по Амуру. Также не худо бы обратить вниманіе на камчатскій скотъ. Онъ очень мелкой породы, но хорошо приспособленный къ перенесенію суроваго климата, почему полезно было бы перевезти часть его на Сахалинъ, гдѣ онъ вѣроятно быстрѣе началъ бы размножаться, нежели скотъ изъ Сибири. Климатъ острова оказывается весьма благопріятнымъ для разведенія лошадей; доказательствомъ тому можетъ служить то, что старыя лошади держатся очень долго. Разведеніемъ лошадей не слѣдовало бы пренебрегать; коневодство можетъ сдѣлаться прибыльною отраслью хозяйства. Кормъ для овецъ здѣсь превосходный и климатъ для нихъ благопріятный, поэтому казалось необходимымъ приложить стараніе и для размноженія овецъ, въ видахъ громадной пользы, какую можно извлекать изъ овцеводства.

Сахалинская древесная растительность составляетъ богатый природный источникъ дохода въ хозяйственномъ отношеніи. Въ лѣсной флорѣ острова насчитывается 16 древесныхъ породъ, изъ числа которыхъ однѣ доставляютъ хорошаго качества строевой лѣсъ, другія—превосходный матеріалъ для различныхъ издѣлій. Къ числу такихъ породъ относятся слѣдующія: лиственница, ель, пихта, ильма, вязъ, береза, тополь, кленъ, осина, ясень, ольха, ветла, черемуха, яблонь, калина. Къ числу расти-

тельныхъ продуктовъ острова, пригодныхъ для издѣлій, слѣдуетъ отнести и сахалинскій бамбукъ, сплошныя массы котораго, начиная съ верховьевъ рѣки Арковой, широкою полосою тянутся безпрерывно по первому водораздѣльному хребту до Малотымовской долины. Изъ сахалинскаго бамбука въ Дуэ начали дѣлать плетенки для стульевъ, по образцу японскихъ; можно было бы еще изъ него дѣлать и цыновки на образецъ американскихъ.

Рѣки Сахалина богаты рыбою. Такъ, наприм., въ р. Дуйкѣ водится кунджа и горбуша, въ р. Пилингѣ—чебаки и красноперки, въ р. Большой-Тыми превосходная форель—постоянно (круглый годъ), а къ 20-му сентября начинается ходъ въ нее изъ Охотскаго моря киты; въ р. Малой-Тыми водится щука, кромѣ другихъ породъ рыбъ. Въ небольшихъ озерахъ водятся караси, сорога и нѣсколько другихъ разновидностей мелкой рыбы. При устьѣ р. Большой-Тыми въ Охотское море, въ бухтѣ Ныи (заливъ Тро), водятся въ большомъ количествѣ осетры, сиги и красная рыба. Осетры бываютъ вѣсомъ болѣе двухъ пудовъ; сиги попадаются вѣсомъ въ 18 и 20 фунтовъ, а красная рыба вѣсомъ до 30 и 40 фунтовъ. Кромѣ того, добываются еще треска, сельди—въ февралѣ мѣсяцѣ, вахня—въ весьма большомъ количествѣ, корюшка, называемая здѣсь огуречникомъ—въ маѣ мѣсяцѣ, и салакушка. Къ сожалѣнію, до сихъ поръ еще не положено здѣсь начало правильному рыболовству, которое могло бы составить важную хозяйственную доходную статью и сократило бы значительно денежныя издержки, употребляемыя ежегодно на закупку для ссыльно-каторжныхъ, посредствомъ подряда въ Николаевскѣ, рыбы, въ количествѣ, напр. въ 1879 г., 8,000 пудовъ, по 2 руб. 27 коп. за пудъ.

Съ расширеніемъ производства, рыбная ловля составитъ на Сахалинѣ одну изъ важнѣйшихъ отраслей промышленности, которая должна имѣть гораздо большее значеніе для мѣстнаго населенія, нежели звѣриный промыселъ на соболей и лисицъ, возможный только зимою. Съ развитіемъ рыболовства, за удовлетвореніемъ нуждъ мѣстнаго населенія, явится возможность сбывать съ выгодою соленую и вяленую рыбу, въ особенности киту, треску, осетра и сельдь, примѣромъ чему служатъ засоленныя корсаковскія сельди, уже появившіяся на владивостокскомъ рынкѣ и сбываемые по 5 копѣекъ за штуку.

Для устройства правильнаго рыболовства, при трудѣ ссыльно-

каторжныхъ, не потребуется особенной затраты денегъ на сооруженіе лодокъ и на постройку на мѣстѣ казармы и склада для рыбы. Для неводовъ есть готовый матеріалъ, такъ какъ конопля разводится въ достаточномъ количествѣ и имѣетъ стебли, неуступающіе по качествамъ своимъ русской коноплѣ. Закупки смолы тоже не потребуется, такъ какъ гонка смолы и дегтя производится уже ссыльно-каторжными для засмола баржъ и лодокъ.

Пока рыбными богатствами Сахалина пользуются японцы; они извлекаютъ громадную пользу изъ рыболовства, производимаго ими ежегодно въ заливахъ Ныи и Тарайкѣ, а также въ южной части острова, вывозя оттуда сотни тысячъ пудовъ самой лучшей рыбы: киты, горбуши, красной рыбы — вяленой и соленой, а также изъ мелкой породы: красноперки и пр., которую тутъ же на мѣстѣ сперва вываривaютъ для жира, а остатки высушиваютъ и превращенными въ порошокъ вывозятъ въ большомъ количествѣ для унавоживанія своихъ рисовыхъ полей. На рыбную ловлю въ сказаннымъ мѣстностяхъ японцы приходятъ всякій годъ на нѣсколькихъ десяткахъ «джонокъ» (каждая поднимаетъ отъ 3 до 4 тысячъ пудовъ), въ маѣ и іюнѣ мѣсяцахъ, и остаются до 10-го или 15-го сентября, распоряжаясь на чужомъ островѣ, какъ на собственномъ, и не спрашивая дозволенія на ловлю рыбы отъ мѣстной администраціи острова. Конечно, добываніе рыбы въ мѣстахъ, никѣмъ не оберегаемыхъ и всегда открытыхъ для свободнаго входа иностраннымъ судамъ, не могло бы дѣлать ущерба промысловымъ интересамъ сахалинскихъ инородцевъ, если бы рыболовство было ведено русскими и въ болѣе обширныхъ размѣрахъ; но дѣло въ томъ, что японцы, имѣя въ виду одну лишь свою пользу, крайне стѣсняютъ гиляковъ, орочонъ и аиновъ, запирая почти на-глухо рѣки въ нѣкоторомъ разстояніи отъ впаденія ихъ въ море, на все время производящейся рыбной ловли, и тѣмъ окончательно не допускаютъ входа рыбы съ моря.

По мнѣнію одного крупнаго торговца въ Владивостокѣ, рыбная ловля коммерческимъ образомъ на Сахалинѣ невыгодна. Японцы ловятъ тамъ рыбу мелкими артелями, эксплуатируя притомъ аиновъ, хотя послѣдніе вообще лѣнивы и идутъ въ работы неохотно. Впрочемъ для рыбной ловли около Сахалина г. Финлипеусъ, въ 1879 г., организовалъ уже компанію. По его словамъ, рыба, которая обошлась компаніи 30 долларовъ за тонну, была продана въ Японію, гдѣ рыба главный предметъ народ-

наго продовольствія, по 60—70 долларовъ за тонну. Поэтому компанія думала расширить свои операціи и перенести ихъ къ устью Амура. Шхуна «Shingtoo» вышеозначенной компаніи, называющейся: «Saghalin Fishing Association», подъ англійскимъ флагомъ отправилась при насъ 2 (14) іюня 1880 г. въ Хокодате, дабы затѣмъ идти въ устье Амура для ловли. Результаты послѣдней намъ неизвѣстны, но невольно возбуждается вопросъ: имѣетъ-ли судно подъ иностраннымъ флагомъ право заниматься въ русскихъ территоріальныхъ водахъ рыболовствомъ?

Кромѣ рыбы, берега Сахалина богаты и морскою капустою. Наибольшая операція по добычѣ морской капусты устроена здѣсь купцомъ Семеновымъ, въ заливѣ Анива, съ затратою оборотнаго капитала 150,000 р. Семеновъ получилъ тутъ монопольное право добычи на 3 года, на разстояніи отъ берега до 5 верстъ. На его промыслахъ работаетъ ежегодно до 2,500 рабочихъ и добыча доходитъ до 4,000 тоннъ. Суда, приходящія за капустой, доставляютъ провизію для рабочихъ и др. предметы. Въ заливѣ Анива встрѣчается еще много китовъ.

Сахалинъ отличается богатствомъ открытыхъ въ немъ каменноугольныхъ мѣсторожденій. Благодаря трудамъ гг. Римскаго-Корсакова, Рудановскаго, Бошняка, Чихачева, Шмидта, Глена, Старицкаго, Лопатина, Носова и Кеппена, на Сахалинѣ сдѣлался извѣстнымъ цѣлый рядъ каменноугольныхъ мѣсторожденій, простирающійся отъ сѣверной оконечности острова вдоль западнаго берега до самой южной оконечности, а также и на восточномъ берегу и внутри острова. Подробный обзоръ всѣхъ донынѣ открытыхъ мѣсторожденій сдѣланъ горн. инж. Кеппеномъ въ «Горномъ Журналѣ». Изъ этого описанія видно, что на Сахалинѣ обслѣдовано уже 24 болѣе или менѣе благонадежныхъ мѣсторожденій.

По словамъ г. Кеппена, на западномъ берегу угольные пласты являются по всему протяженію острова отъ самой сѣверной оконечности его и до юго-западной, на пространствѣ 900 верстъ. А такъ какъ кромѣ береговыхъ обнаженій извѣстны еще мѣсторожденія каменнаго угля въ вершинахъ рѣчекъ Кумукай, Найбучи и Ай, берущихъ начало изъ горнаго хребта, тянущагося посрединѣ южной части острова, то можно предполагать, что хребетъ этотъ почти по всему своему протяженію долженъ заключать въ себѣ пласты каменнаго угля. Мощность мѣсторожденій особенно замѣчательна въ средней части запад-

наго Сахалина, именно въ окрестностяхъ поста Дуэ, на восьмиверстномъ протяженіи, между мысами Жонкіеръ и Хоинджe. Здѣсь, среди пластовъ песчаника и глинистаго сланца, замѣчено нѣсколько угольныхъ слоевъ, толщиною отъ 2 до 5 футовъ. Разработка этого мѣсторожденія, открытаго туземцами въ зиму 1851—52 года, начата въ 1853 году была шхуною «Востокъ» и съ тѣхъ поръ продолжалась безпрерывно до 1875 года казною, а съ 12 сентября того же года частными лицами.

А именно, дуйскія копи были сданы тогда на 24 года г. Бутковскому, за ежегодную плату по $^3/_4$ коп. съ пуда. Права же свои г. Бутковскій передалъ обществу «Сахалинъ», отъ котораго казна получаетъ около 19,000 руб. въ годъ. Независимо отъ сего, для привлеченія другихъ частныхъ промышленниковъ, былъ изданъ 31-го января 1878 г. законъ о каменноугольномъ промыслѣ на Сахалинѣ и Приморской области, но до сихъ поръ разработки общества «Сахалинъ» остаются на островѣ единственными.

Уголь служитъ преимущественно для удовлетворенія надобностей сибирской флотиліи. Кромѣ того, онъ отпускается на иностранныя суда, заходящія на Сахалинъ, и посылался въ видѣ опыта въ Шанхай и Нагасаки. При казенномъ управленіи добыча колебалась отъ 120 до 150,000 пудовъ въ годъ. Для доставки сахалинскаго угля въ владивостокскій военный портъ общество «Сахалинъ» заключило контрактъ, исполняемый, впрочемъ, весьма неаккуратно. По словамъ контръ-адмирала Эрдмана, общество никогда не снабжало морское вѣдомство потребнымъ количествомъ угля, хотя имѣло въ своемъ распоряженіи каторжныхъ за ничтожную плату; этому причиною несостоятельность названнаго общества. Со времени заключенія контракта въ 1875 г. до 1879 года сахалинскаго угля вѣчно не хватало, почему постоянно приходилось пріобрѣтать его заграницею. Въ 1879 году, напримѣръ, общество обязалось доставить 240,400 пудовъ, въ томъ числѣ 115,200 въ Дуэ и 125,200 въ Владивостокъ, но добыло угля только 132,300 пуд., а сдало лишь 45,420 пудовъ. Сахалинскій уголь добывался плохо за неимѣніемъ инструментовъ. Деньги отъ продажи угля шли на покрытіе долговъ по выдачѣ жалованья служащимъ. Пароходъ общества также арестованъ былъ въ 1881 г. за долги. Самыя качества угля замѣтно ухудшились со времени передачи копей изъ казеннаго управленія въ частныя руки. Впрочемъ, по по-

слѣднимъ газетнымъ извѣстіямъ, работы на дуйскихъ каменноугольныхъ копяхъ приводятся теперь въ порядокъ и улучшаются. Обществомъ предположено снабдить эти копи въ 1883 году различными машинами и приспособленіями. Въ теченіе зимы и весны 1882 года добыто 400 тыс. пудовъ угля. Два судна съ углемъ послано въ Шанхай. Но мѣстное управленіе копями все-таки постоянно нуждается въ средствахъ и жалуется, что не получаетъ отъ своего правленія въ Петербургѣ не только денегъ, но даже отвѣтовъ на свои ходатайства.

Частныя лица встрѣчали и встрѣчаютъ пріемъ не лучше казны. Въ 1870 г. Денби взялся за 5 руб. перевозить уголь изъ Дуэ въ Владивостокъ, но тогдашнее казенное управленіе угля не отпустило за неимѣніемъ его. Изъ письма къ намъ агента Добровольнаго флота видно, что въ 1880 г. въ три рейса онъ не могъ получить обратнаго груза изъ Дуэ. Въ іюлѣ онъ поѣхалъ лично съ деньгами, чтобы купить тамъ грузъ угля и вмѣсто полнаго груза кое-какъ досталъ только 120 тоннъ. Несмотря на то, что каждодневно работали въ копяхъ 500 человѣкъ—штапели были пусты; угля на берегу никакого. Само же общество «Сахалинъ» фрахтовало для доставки угля пароходы, какъ напримѣръ нѣмецкій «Азію» 2,000 тоннъ, датскій «Азію» 1,500 тоннъ, «Ваверлей» въ 800 тоннъ и держало ихъ въ Дуэ, платило простойные дни и отправляло съ половиннымъ только грузомъ! Послѣдній пароходъ былъ зафрахтованъ на полный грузъ, простоялъ въ Дуэ 13 дней и во все это время получилъ только 170 тоннъ! Если бы рабочіе дѣйствительно работали, то они по меньшей мѣрѣ должны были доставить 5,000 или 6,000 пудовъ въ день; невольно являлся вопросъ: гдѣ же уголь? Въ 1880 г. его было отпущено 3,900 тоннъ, количество, которое можно добыть въ 40 дней. Неудивительно, что при такихъ условіяхъ сахалинскій уголь на мѣстѣ въ Дуэ продавался отъ 15 до 22 коп. за пудъ, тогда какъ въ Нагасаки цѣна лучшаго угля колебалась отъ 13 до 16 к. за пудъ.

Соотвѣтственно съ этимъ и цѣны угля во Владивостокѣ не могли быть дешевы. Въ 1880 году Адамсъ доставлялъ въ Владивостокъ японскій уголь по 18 руб. за тонну. По другимъ свѣдѣніямъ цѣны на японскій уголь были тамъ 10—11 долларовъ и 16 руб. за тонну, смотря по качеству. Въ апрѣлѣ 1880 г. тонна японскаго угля казнѣ обходилась 18—21 долл., а сахалинскаго угля 30 коп. пудъ. Такая дороговизна обусловли-

вается и дороговизною доставки. Въ 1879 г. провозъ угля изъ Дуэ въ Владивостокъ стоилъ 10 рублей съ тонны. Это зависѣло отого, что Дуэ лежитъ въ сторонѣ и такъ какъ стоянка на его рейдѣ опасна даже для паровыхъ судовъ, то парусныя, на которыхъ особенно выгодно возить уголь, никогда не заходятъ туда. Даже до Корсаковскаго поста, на пароходѣ «Нижній-Новгородъ», въ 1880 г., фрахтъ изъ Дуэ былъ 4 руб. 50 коп. съ тонны.

Вообще одно изъ главныхъ препятствій какъ для развитія добычи угля, такъ и для колонизаціи Сахалина—неимѣніе хорошаго порта. На всемъ Сахалинѣ нѣтъ ни одной гавани удобной для стоянки судовъ. Между тѣмъ море у сахалинскихъ береговъ такъ бурно и случаи кораблекрушеній тамъ такъ часты, что устройство закрытаго отъ вѣтровъ пристанища для кораблей необходимо. Поэтому отъ скорѣйшаго устройства гавани на Сахалинѣ будетъ зависѣть успѣхъ заселенія и дальнѣйшаго развитія благосостоянія острова. Недостатки порта обусловливаютъ неудовлетворительность способа нагрузки. Въ распоряженіи администраціи ссыльно-каторжныхъ находится паровой катеръ и большое количество баржъ, которыя здѣсь же строятся и бываютъ двухъ родовъ: большія футъ до 75 длиною и подымающія до 35 тоннъ грузу; онѣ хотя и имѣютъ видъ правильно построенныхъ безпалубныхъ баржъ, но часто повреждаются вслѣдствіе того, что очень жидки; малыя—длиною отъ 35 до 40 футъ и подымающія 10 тоннъ каждая. Видъ послѣднихъ безобразенъ, но онѣ весьма плавучи, а это очень важно для дуэскаго рейда. Какъ тѣ, такъ и другія баржи ходятъ подъ веслами. Нѣсколько малыхъ баржъ находятся въ распоряженіи общества «Сахалинъ». Погрузка угля, выгрузка и погрузка грузовъ и всякія усиленныя работы на суднѣ, когда оно стоитъ на рейдѣ, производятся ссыльно-каторжными.

Нерѣдко случается, что шхунѣ, кругомъ облѣпленной баржами, приходится внезапно сниматься, вслѣдствіе засвѣженія вѣтра: тотчасъ отдаются на судахъ концы отъ баржъ и затѣмъ тѣ изъ нихъ, которыя въ силахъ достичь до пристаней, вытягиваются на берегъ, но часто случается что баржи выбрасываются волнами. Въ 1879 г. большая баржа была залита бурунами, когда на рейдѣ была тишина, лишь шла мертвая зыбь. Случается что при быстромъ засвѣженіи вѣтра не успѣваютъ послать каторжныхъ на берегъ и они плаваютъ по нѣсколько дней, человѣкъ по 15—20.

Мнѣнія относительно качества сахалинскаго угля самыя разнообразныя. По словамъ однихъ капитановъ, уголь очень хорошъ, спекается и даетъ мало дыма, но только слишкомъ мелокъ, что зависитъ отъ системы добычи и дурной сортировки. По другимъ отзывамъ, сахалинскій уголь представляетъ изъ себя угольную пыль, ибо такимъ, вслѣдствіе условій разработки и нагрузки, доставляется во Владивостокъ; уголь превосходенъ для кузнечныхъ мастерскихъ и горновъ, но мало годенъ для судовыхъ машинъ, вслѣдствіе большого процента смолистыхъ веществъ: уголь спекается, засоряетъ колосники, и приходится часто чистить топки; тяга уменьшается и паръ падаетъ. Между тѣмъ гор.-инж. Кеппенъ, управлявшій копями отъ казны, увѣряетъ, что добывающійся въ дуэскихъ копяхъ уголь превосходнаго качества и не уступитъ лучшимъ сортамъ валлійскаго угля. Онъ содержитъ отъ 74 до 84% углерода, весьма незначительное количество золы и даетъ до 60% кокса.

Этому заявленію противорѣчатъ опыты объ употребленіи сахалинскаго угля, сдѣланные на китайскомъ пароходѣ «Hwai-Ynen» въ 1879 г. осенью. Изъ отчета объ опытахъ видно:

Цѣна за тонну данъ.	Уголь.	Тоннъ.	Время сгоранія.	Колич. золы. %	Расходъ въ сутки тоннъ.
3—30	Сахалинскій мелкій	10	15	14	16
3—30	Такосимскій »	10	18	12	13½
3—65	Японск. мики отборный	10	20	8	12

По словамъ г. Рединга, сахалинскій уголь могъ бы идти въ Шанхай на газовый заводъ, но послѣдній требуетъ мало угля. Во всякомъ случаѣ нужда въ углѣ будетъ постоянно въ Тихомъ океанѣ возрастать, а такъ какъ по берегамъ его угля вообще мало, то нѣтъ сомнѣнія, что въ недалекомъ даже будущемъ сахалинскій каменный уголь сдѣлается однимъ изъ важныхъ предметовъ русской торговли въ Тихомъ океанѣ и станетъ успѣшно конкуррировать съ японскими углями.

Портовъ въ строгомъ смыслѣ слова на Сахалинѣ, какъ мы сказали, нѣтъ. Во всякомъ случаѣ два пункта—Дуэскій и Корсаковскій посты силою вещей обратились въ торговые порты. Дуэскій рейдъ—одинъ изъ самыхъ плохихъ рейдовъ въ мірѣ, что доказывается тѣмъ, что ни одно почти страховое общество не отвѣчаетъ за аваріи съ судами, происходящія на этомъ рейдѣ. Онъ открытъ для вѣтра всей западной половины компаса. При южныхъ вѣтрахъ стоянка сноснѣе, чѣмъ при западныхъ и

въ особенности при сѣверо-западномъ. Дно рейда представляетъ собою правильный скатъ съ постепенно возростающими глубинами отъ берега къ морю. Грунтъ по качествамъ весьма разнообразный. Суда, подходящія къ посту, должны остерегаться каменистаго рифа, выдающагося на версту отъ мыса Хаджи.

Стоянка на рейдѣ въ лѣтніе мѣсяцы, съ мая до половины сентября, болѣе или менѣе спокойная. Но во всякомъ случаѣ, если начинаетъ задувать W или NW, надо сняться тотчасъ же съ якоря и уйдти въ море, ожидая перемѣны обстоятельствъ. Осенью же западные вѣтры начинаются здѣсь большею частію внезапно и достигаютъ нерѣдко штормовой силы. Тутъ нечего и думать отстаиваться на якорѣ. Поэтому суда стоятъ тутъ всегда съ готовыми парами и продутыми машинами. Бухта Жонкіеръ представляетъ нѣсколько лучшую стоянку. Однако вслѣдствіе отдаленности этой quasi-бухты отъ поста и отъ копей, а также вслѣдствіе свойства южнаго вѣтра переходить въ западный, всѣ суда обыкновенно предпочитаютъ стоять на рейдѣ. Для улучшенія стоянки надо было бы поставить на рейдѣ поскорѣе мертвые якоря, съ которыхъ гораздо скорѣе можно сниматься.

Постъ Дуэ выходитъ къ морю лишь нѣсколькими домами. Онъ расположенъ въ ложбинѣ, идущей отъ берега во внутрь и называемой дуэской падью. Передъ складомъ общества «Сахалинъ» выстроена пристань съ краномъ.

Дуэ похожъ на деревню; онъ состоитъ изъ длинной улицы, обставленной тюрьмами, казармами и офицерскими домами, и ряда домишекъ, влѣво отъ этой улицы, называемыхъ Жидовскою слободкою, обитаемою какъ окончившими срокъ, такъ и не окончившими его ссыльными евреями. Въ этой же слободкѣ много евреевъ, добровольно пошедшихъ сюда съ присужденными къ каторгѣ женами и мужьями. Населеніе Дуэ довольно многочисленно: господствующій контингентъ ссыльно-каторжные; затѣмъ конвой, служащіе въ управленіи надъ каторжными и пр. и, наконецъ, люди свободные и отъ службы и отъ каторги; такихъ очень немного.

Сообщеніе Дуэ съ материкомъ лѣтомъ бываетъ довольно частое. Среднимъ числомъ черезъ каждыя двѣ недѣли приходитъ какое либо судно изъ де-Кастри; осенью сообщеніе рѣже. Въ ноябрѣ и декабрѣ—сообщенія вовсе нѣтъ; зимою же, до весен-

ней распутицы, пассажиры и почта перевозятся на собакахъ. Путь на нартахъ отъ Дуэ до Николаевска по льду обыкновенно продолжается 7 дней. Лиманъ Амура замерзаетъ сплошь и нарты переправляются у м. Лазарева. Въ 1881 г. проведенъ телеграфъ изъ зал. де-Кастри въ Дуэ.

Вслѣдствіе болѣе удобнаго и частаго сообщенія съ берегомъ, экономическія условія Дуэ стоятъ выше другихъ мѣстъ Сахалина, но они все-таки неблагопріятны. Вслѣдствіе гибели «Батрака», пришедшаго послѣднимъ осеннимъ рейсомъ въ Дуэ съ годовыми запасами, тамъ, и вообще на Сахалинѣ была въ 1878 году страшная голодовка, цѣны поднялись до невѣроятности: хлѣбъ ржаной былъ 5 руб. за пудъ, сахаръ 1 р. 50 к. за фунтъ, чай кирпичный 1 р. 50 к. плитка и т. д. И въ настоящее время все очень дорого, напримѣръ: фунтъ чаю 1 р. 80 коп., муки 1 сор. 13 коп., стеар. свѣчей 50 к., табакъ и вино прибл. на 20% дороже русскихъ цѣнъ, мыло простое 80 к. фунтъ, да и то трудно достать, сахаръ 30—60 к. фунтъ, ситецъ 40 к. аршинъ, катушка нитокъ—30 к., курица—1 р. 50 к., яйца 50 к. десятокъ (къ Пасхѣ доходитъ до 1 руб. 50 коп.), молоко 20 к. бутылка (только лѣтомъ), творогъ и масло русское 50 к. фунтъ и т. п. Свѣжее мясо въ Дуэ въ рѣдкость. Питаются солониной и рыбой, которой много, но ѣдятъ ее только свѣжею по недостатку соли. Многіе продукты, между которыми главное мѣсто занимаетъ мука, привозятся судами Добровольнаго флота изъ Одессы. Живой скотъ, соленая рыба и мясо, предметы обмундированія и пр. доставляются казенными шхунами изъ Николаевска на Амурѣ.

Въ Дуэ нѣсколько лавокъ. Одна изъ нихъ принадлежитъ администраціи ссыльно-каторжныхъ и имѣетъ цѣлію доставлять возможность служащимъ въ управленіи покупать продукты по своей цѣнѣ, съ небольшою накидкою %. Другая лавка принадлежитъ обществу «Сахалинъ», которое удѣляетъ время и на мелочную торговлю. Цѣны въ этой лавкѣ довольно высоки. Водки въ лавкахъ нѣтъ. По закону она контрабанда и ввозъ ея преслѣдуется, но въ Дуэ ея нѣтъ лишь de jure, de facto, къ несчастію, она есть и въ большомъ количествѣ.

Отъ Дуэ до Корсаковскаго поста берегъ повсюду однообразно-утесистый, очень высокій и безплодный; горы круче и зубчатѣе и природа замѣтно суровѣе, чѣмъ въ южной части Сахалина. На разстояніи 50 или 80 саженъ отъ берега идутъ наружные

и подводные камни, которые дѣлаютъ его неудобнымъ для каботажнаго плаванія. Этотъ негостепріимный берегъ посѣщается туземцами-гиляками только весною для ловли нерпъ и сивучей, выходящихъ цѣлыми стадами на кекуры и надводные камни.

Бухта Корсакова можетъ служить якорнымъ мѣстомъ отъ SW вѣтровъ. Она защищается отъ юга мысомъ, окруженнымъ отмелью, и кекуромъ, отстоящимъ отъ мыса на разстояніи около $^3/_4$ версты и соединяющимся съ нимъ рифомъ. Глубина въ разстояніи около $^3/_4$ версты отъ берега отъ 18 до 21 фута. Въ эту бухту впадаетъ рѣчка Шлипенбахъ, истокомъ своимъ подходящая къ высокимъ горамъ. Рѣчка на разстояніи около $3^1/_2$ верстъ отъ устья имѣетъ глубину 7 футовъ, а при устьѣ баръ въ 4 фута. Рейдъ поста открытый, имѣетъ весьма плохой грунтъ и окруженъ большими прибрежными отмелями; осенью стоять на рейдѣ при зыби опасно. Сообщеніе съ берегомъ, до котораго не ближе $1^1/_2$ миль, на шлюпкахъ иногда невозможно. Во всякомъ случаѣ гавань здѣсь гораздо удобнѣе чѣмъ въ Дуэ, климатъ и почва лучше.

Корсаковскій постъ своимъ внѣшнимъ видомъ производитъ впечатлѣніе болѣе пріятное, чѣмъ Дуэ, Ольга и де-Кастри. Онъ расположенъ на обращенномъ къ западу берегу бухты Лососей; на мѣстности, возвышающейся футъ на 70—100 надъ уровнемъ моря, и весь погруженъ въ зелень, рѣдкую на однообразномъ каменистомъ сахалинскомъ побережьи. Постъ состоитъ изъ двухъ улицъ: одна идетъ отъ пристани и оканчивается острогомъ для ссыльно-каторжныхъ, другая параллельная ей—справа—короче первой. Лѣвѣе этихъ улицъ, на нѣсколько болѣе возвышенной мѣстности, стоитъ деревянная церковь, домъ начальника поста и нѣсколько домовъ для офицеровъ. Вообще всѣ постройки чистыя и обшиты тесомъ. Южнѣе поста расположена японская деревня Кусунъ Катанъ, принадлежавшая, до передачи Курильскихъ острововъ, японцамъ.

Населенъ Корсаковскій постъ людьми военными и каторжными. Теперь здѣсь оставлена мѣстная команда. Лицъ неслужащихъ не болѣе шести человѣкъ. При церкви имѣется священникъ. На восточномъ побережьи не рѣдкость, что въ населенныхъ мѣстахъ есть церковь, но нѣтъ священника. Что касается до экономическихъ условій, въ которыхъ находится Корсаковскій постъ, то эти условія непривлекательны. Окружающая мѣстность даетъ только рыбу сельдь, огородныя овощи, сѣно, лѣсъ, дрова, дичь,

послѣднюю въ незначительномъ количествѣ. Все же остальное привозное.

Сельдь водится здѣсь въ чудовищныхъ размѣрахъ; она вкусна и немногимъ уступаетъ голландской. Во время хода этой рыбы, все видимое въ бухтѣ пространство буквально кишитъ рыбой. Сельдь понятно очень дешева, дороги лишь боченки и соль. Солятъ ея здѣсь команды, отдѣльныя семейства и многіе изъ ссыльно-каторжныхъ; для этихъ послѣднихъ она составляетъ источникъ благосостоянія. Кромѣ селедки иногда можно еще достать киту отъ японцевъ, ловящихъ ее въ заливѣ Терпѣнія. Японцы солятъ ее совершенно оригинальнымъ способомъ: не въ бочкахъ, а въ отсѣкахъ трюмовъ своихъ джонокъ. Мясо можно достать не всегда. Въ весеннее время случается, что весь постъ остается безъ свѣжаго мяса мѣсяца на два; это происходитъ отъ невозможности соразмѣрить потребность для войска и каторжныхъ и отъ падежа скота при перевозкѣ на судахъ. Имѣется здѣсь и магазинъ, владѣтель котораго также никогда не могъ соразмѣрить заказовъ съ потребностью.

Корсаковскій постъ отрѣзанъ отъ остальнаго міра на полъгода. Постъ бываетъ посѣщаемъ судами разъ шесть во все лѣто: два раза приходитъ пароходъ г. Филипеуса. По пути туда изъ Владивостока, онъ въ іюнѣ заходитъ въ Корсаковскій постъ въ первый разъ, а въ сентябрѣ, при возвращеніи изъ Охотскаго моря, заходитъ туда во второй разъ. Раза три въ лѣто приходятъ военныя шхуны изъ Владивостока или Николаевска и разъ или два парохода Общества добровольнаго флота и какой нибудь случайный пароходъ. Съ октября по май постъ Корсаковскій никакого сообщенія съ материкомъ не имѣетъ, кромѣ рѣдкаго и случайнаго на собакахъ. Телеграфъ не проведенъ, но весьма былъ бы полезенъ.

Для будущности Сахалина, важнѣйшее значеніе имѣетъ состоявшееся уже въ комитетѣ министровъ постановленіе о передачѣ на ближайшее разсмотрѣніе министерства внутреннихъ дѣлъ предположеній о сосредоточеніи всей каторги на островѣ Сахалинѣ. Опытъ содержанія каторжныхъ на Сахалинѣ показалъ полную возможность обратить этотъ островъ въ удобное мѣсто для устройства каторги и обезпеченія поселенцевъ-каторжныхъ на мѣстѣ, посредствомъ земледѣлія и разработки мѣстныхъ естественныхъ богатствъ. Самый способъ доставленія каторжныхъ на Сахалинъ моремъ, на пароходахъ Добровольнаго флота, весьма удобенъ,

непродолжителенъ и значительно легче долгаго путешествія каторжныхъ чрезъ всю Сибирь къ мѣстамъ заключенія. Главная же выгода устройства каторги на Сахалинѣ та, что каторжные и затѣмъ поселенцы уединены тамъ отъ свободнаго населенія и могутъ устраивать свой бытъ, не стѣсняя, какъ на материкѣ, ни въ чемъ неповинныхъ мѣстныхъ жителей.

Правильная перевозка каторжныхъ началась съ 1879 года на нарочно приспособленномъ для этого пароходѣ Добровольнаго флота «Нижній-Новгородъ» и съ тѣхъ поръ ежегодно привозится около 500 человѣкъ. Для перевозки преступники берутся изъ центральныхъ каторжныхъ тюремъ. При выборѣ преступниковъ принимается во вниманіе, что высылкѣ подлежатъ исключительно каторжные, отряда испытуемыхъ, и не посылаются: а) ссыльно-каторжные, которые подлежатъ высылкѣ въ Восточную Сибирь за пробытіемъ сроковъ установленныхъ въ разрядѣ исправляющихся; б) ссыльно-каторжные, которые подверглись какому либо осужденію за вновь совершенныя ими проступленія, а равно и изъ приговоренныхъ за такія же преступленія въ каторжныя работы ссыльно-поселенцевъ, и в) ссыльно-каторжные изъ магометанъ. Согласно заранѣе составленному плану передвиженія, ссыльно-каторжные прибываютъ въ Одессу ранней весной, причемъ каждая изъ партій, по прибытіи и освидѣтельствованіи въ состояніи здоровья, доставляется на пароходъ. Для сопровожденія арестантовъ назначаются врачъ, фельдшеръ и повивальная бабка, равнымъ образомъ съ каторжными слѣдуютъ разные необходимые матеріалы: одежда, обувь, медикаменты и хирургическіе инструменты, печные, оконные и дверные приборы, полные приборы инструментовъ, сѣмена для огородовъ, солонина, свѣчи, мыло и др. товары. Въ 1881 г. перевозка на Сахалинъ каторжныхъ и грузовъ стоила главному тюремному управленію 119,057 руб., а пріобрѣтеніе необходимыхъ вещей и припасовъ 83,723 руб., другими словами, перевозка каждаго каторжника стоила свыше 400 рублей.

Объ устройствѣ колоніи и улучшеніи быта ссыльно-каторжныхъ правительство прилагало вообще большія старанія, не щадя средствъ. Каждый пароходъ Добровольнаго флота привозилъ въ Дуэ грузъ различныхъ принадлежностей и машинъ для агрономіи и по разнымъ мастерствамъ, а также скотъ. Привезена даже типографія. У главнаго тюремнаго управленія, просвѣщен-

ный начальникъ котораго, тайный совѣтникъ М. Н. Галкинъ-Враскій, лично посѣтилъ въ 1882 г. Сахалинъ, намѣренія самыя благія. Были бы только люди, чтобы точно ихъ выполнить. Пока же, благодаря медленности въ разрѣшеніи вопроса объ устройствѣ администраціи Сахалина, тамъ возникаетъ множество безпорядковъ, особенно по дѣламъ каторжныхъ. Недавнее убійство эконома тымовской каторжной тюрьмы Дербина многіе объясняютъ неосторожными распоряженіями временнаго управленія каторжными на Сахалинѣ. Вскорѣ послѣ этого убійства, въ іюнѣ 1882 г., семь бѣглыхъ каторжныхъ напали на поселеніе Ванга, убили надзирателя, двухъ поселенцевъ и увели въ лѣсъ двухъ женщинъ. Первоначально на Сахалинѣ, когда не было достаточно помѣщеній для того числа ссыльно-каторжныхъ, которые ежегодно туда доставлялись, подобные случаи бывали еще чаще. Случалось, что каторжные, немедленно по доставленіи съ парохода, бѣжали. Въ 1879 г., такимъ образомъ, сразу бѣжало 60 человѣкъ и они перебили караульный постъ, состоявшій большею частью изъ солдатъ-новобранцевъ. Путь бѣглецовъ таковъ: уйдя изъ сферы дуэскаго надзора, они подходили ко взморью и шли берегомъ на сѣверъ къ лиману Амура, до мыса Погоби — пункта на Сахалинѣ, отъ котораго до материка только одна миля. Здѣсь они или путемъ покупки у гиляковъ, или насиліемъ добывали себѣ шлюпку, на которой и переправлялись къ м. Лазарева, на другомъ берегу.

Ссыльно-каторжныхъ на всемъ Сахалинѣ болѣе трехъ тысячъ, (въ томъ числѣ женщинъ $^1/_6$ часть). Большинство ихъ размѣщено въ Дуэ и Корсаковѣ, небольшая часть помѣщается въ посту Александровскомъ, на рѣкѣ Дуйкѣ, на берегу бухты Жонкіеръ и, затѣмъ, окончившіе сроки или оканчивающіе живутъ на фермѣ Тымовъ, въ 40 верстахъ отъ Дуэ, во внутрь острова. Каторжные преимущественно работаютъ въ угольныхъ копяхъ общества «Сахалинъ». Въ 1880 г. они выходили на работу въ копи въ количествѣ около 800 человѣкъ ежедневно. Работа имъ дается на урокъ. Работаютъ они при отвратительной атмосферѣ, въ выработкахъ, куда можно влѣзть лишь ползкомъ. Каторжные выгружаютъ затѣмъ всѣ грузы съ приходящихъ судовъ и часто даже посылаются для работы на самыя суда: мужчины для работъ въ грузовомъ трюмѣ и «на лопарь» для подъема грузовъ; женщины — для починки мѣшковъ изъ-подъ муки и для стирки. Кромѣ того, каторжные строятъ

дома, казармы на р. Дуйкѣ, баржи; дѣлаютъ насыпи; занимаются земледѣліемъ, огородничествомъ и уходомъ за скотомъ на фермахъ. Тымовская дорога отъ поста Дуэ до Рыковскаго поселенія совершенно окончена, безъ особенной затраты денегъ, посредствомъ труда преступниковъ. Дорога эта настолько широка, что по ней очень удобно ѣздить на тройкѣ. Въ настоящее время пролагается дорога отъ Рыковскаго поселенія до Дербинскаго. Каторжными выстроена также за мысомъ Жонкіера Александровская пристань, въ 150 саженяхъ отъ впаденія р. Дуйки въ море, на лѣвомъ ея берегу, длиною въ 80 саж., а около пристани строится общій складъ для пріема грузовъ.

Въ послѣднее время земледѣліемъ занимаются преимущественно на фермѣ Тымово, какъ тѣ лица, которыя уже отбыли срокъ каторги и остались на Сахалинѣ, какъ ссыльно-поселенцы, такъ и тѣ, которымъ срокъ окончанія работъ приближается, причемъ имъ разрѣшается вступать въ бракъ. Однимъ изъ важныхъ препятствій для благосостоянія каторжныхъ и поселенцевъ являются евреи. Изъ оффиціальнаго отчета г. Августиновича, напечатаннаго въ «Правительственномъ Вѣстникѣ», видно, что на Сахалинѣ колонизація шла спокойно и тайной торговли спиртомъ не было, пока въ массѣ ссыльно-каторжныхъ не увеличилось число евреевъ. Съ прибытіемъ ихъ все измѣнилось. Спиртъ, несмотря на строжайшее преслѣдованіе, сталъ привозиться тайно, зашитый въ шкурѣ животныхъ, и продаваться по три рубля за стаканъ, а затѣмъ, окончившіе свои сроки и обратившіеся въ поселенцевъ, ссыльно-каторжные стали быстро пропивать данное имъ казною обзаведеніе; евреи же также быстро сколотили себѣ капитальчики. Ни одинъ почти еврей, говоритъ г. Августиновичъ, не подвергается тяжелымъ работамъ. Средства даютъ имъ возможность всегда нанимать вмѣсто себя другихъ каторжныхъ для выполненія рабочихъ уроковъ, а сами они въ то же время занимаются контрабандною продажею главнымъ образомъ спиртныхъ напитковъ между ссыльно-каторжными, у которыхъ они, подобно піявкамъ, высасываютъ послѣднюю заработанную копѣйку и выманиваютъ всю одежду.

Расходы на содержаніе ссыльно-каторжныхъ на Сахалинѣ по смѣтѣ на 1883 годъ исчислены въ 568,400 руб., въ томъ числѣ на управленіе и надзоръ—115,000 руб., содержаніе зданій—3,384 руб., содержаніе арестантовъ (считая послѣднихъ по трехлѣтней сложности среднимъ числомъ 3,231)—450,016 р.

ГЛАВА VI.

Корея.

Открытіе Кореи для европейской торговли. — Положеніе въ Кореѣ промышленности.—Корейская монета.—Торговля Японіи съ Кореей.—Значеніе Кореи для Россіи, пограничныя сношенія.—Новгородскій постъ.

Одною изъ важнѣйшихъ задачъ для развитія нашей торговли въ Тихомъ океанѣ, мы считаемъ возможность открытія доступа русскимъ торговцамъ и русскимъ товарамъ въ Корею. Этотъ вопросъ заслуживаетъ въ настоящую минуту самаго серьезнаго вниманія.

Корея, какъ извѣстно, оставалась закрытою для торговли до 1882 года, когда пришло извѣстіе, что коммодоръ Шуффельдъ, прибывшій въ Корею на американскомъ корветѣ «Swanure», добился переговоровъ съ корейцами и 5-го мая, въ бухтѣ Ренъшинъ заключилъ, отъ имени заатлантической республики, торговый договоръ съ Кореей. По этому договору для американцевъ открыты въ Кореѣ три порта: Ренъ-шинъ, Фузанъ и Гензаншинъ. По полученіи извѣстія объ этомъ, тотчасъ же отправились на своихъ судахъ въ Корею, для заключенія подобныхъ же договоровъ: англійскій адмиралъ Уоллэсъ, французскій адмиралъ Менаръ и германскій командоръ, и каждому удалось выговорить какія либо уступки для своей націи. Хотя послѣ означенныхъ уступокъ въ Кореѣ произошелъ родъ революціи, но послѣдняя на открытіе корейскихъ портовъ не повліяла.

Уже ранѣе было сдѣлано нѣсколько попытокъ открыть Корею для торговли. Въ 1880 году американскій корветъ «Ticonderoga» пришелъ 2-го мая въ Фузанъ и черезъ японскаго консула послалъ письмо въ столицу Кореи. Письмо, однако, было

возвращено нечитаннымъ и корветъ, простоявъ три дня, ушелъ. Корейцы припомнили, что американцы нападали на ихъ селенія у р. Кока. Въ это же время русскій уполномоченный велъ въ Онжіо-жу переговоры о заключеніи торговаго трактата, но также безуспѣшно. По этому поводу разсказывали тогда, что корейское правительство думало перенести столицу въ одинъ изъ имѣющихся открыться портовъ. Но слухъ оказался преждевременнымъ.

Корея не оставалась, впрочемъ, вовсе закрытою для внѣшней торговли. Японцы съ начала семидесятыхъ годовъ получили здѣсь концессію, но до 1873 г. ворота концессіи стереглись корейскими часовыми и число торговцевъ было ничтожно. Населеніе увеличилось только съ прибытіемъ переселенцевъ съ острововъ Тцучима. Послѣ экспедиціи 1876—77 года японцы вынудили у корейцевъ открытіе для себя двухъ портовъ, гдѣ устроили факторіи, а также добились права ѣздить свободно до города Тукунейгифу. Число японскихъ купцевъ возросло тогда до 200. Торговля съ Кореей оказалась весьма выгодной, но изъ привозимыхъ японцами товаровъ въ Корею только одна десятая часть состояла изъ произведеній самой Японіи, а девять десятыхъ были европейскія мануфактурныя произведенія. Такимъ образомъ японцы, являясь лишними посредниками и извлекая выгоды и для себя, возвышали цѣну товаровъ на 10—20% и тѣмъ уменьшали ихъ сбытъ, тогда какъ при прямыхъ сношеніяхъ Кореи съ европейскими державами, европейскіе торговые дома могли бы продавать свои товары дешевле, что несомнѣнно способствовало бы и бо́льшему употребленію послѣднихъ въ Кореѣ.

Для американцевъ торговля съ Кореей имѣетъ, впрочемъ, второстепенное значеніе, хотя американцы желаютъ даже замѣнить корейцами, какъ рабочими, китайцевъ и надѣются что при учащеніи сношеній съ Кореей найдется въ ней не мало охотниковъ переселиться въ Америку, основываясь на примѣрѣ переселенія ихъ на русскую территорію. Разсчетъ американцевъ окажется вѣроятно ошибочнымъ, такъ какъ корейцы выказываютъ болѣе наклонности къ земледѣльческой осѣдлости чѣмъ къ работѣ пролетарія, а американцамъ вовсе не нужно, чтобы корейцы сдѣлались у нихъ земледѣльцами-собственниками, какъ на русской территоріи. Даже для Японіи торговыя сношенія съ Кореей не слишкомъ существенны, ибо главные предметы

корейской производительности: рисъ, хлѣбъ, маисъ, тѣ же, что и въ Японіи, поэтому привозъ, какъ мы сказали, состоитъ не изъ японскихъ издѣлій, а изъ европейскихъ. Затѣмъ, по избытку своего населенія, японцы не нуждаются вовсе въ рабочихъ изъ Кореи. Совсѣмъ въ другомъ положеніи находится по отношенію къ Кореѣ Россія. Мы имѣемъ непосредственную границу съ Кореей; нашъ Уссурійскій край нуждается въ мясѣ, хлѣбѣ и другихъ произведеніяхъ корейскаго земледѣлія; наконецъ, и въ настоящее время тысячи корейцевъ находятъ себѣ работу въ нашихъ владѣніяхъ, пробираясь тайкомъ черезъ границу или пріѣзжая по морю на лодкахъ. Очевидно, что при открытіи корейской границы эта торговля и эмиграція возростутъ въ огромной пропорціи, почему Россія должна поспѣшить послѣдовать примѣру предпріимчивыхъ американцевъ и заключить отдѣльный торговый трактатъ съ Кореей. Надобно удивляться даже, какъ мы, ближайшіе сосѣди Кореи, не успѣли сдѣлать этого ранѣе американцевъ.

При этомъ кстати замѣтить, что торговля съ Кореей для насъ вовсе не новость. Корейцы торговали съ Россіей еще въ XVII столѣтіи, именно приходя въ Нерчинскъ и Наунъ, а также на Аргунь, потому что торговать въ Пекинѣ китайскіе императоры корейцамъ запретили, изъ опасенія конкурренціи. Въ Наунъ и Нерчинскъ корейцы привозили шелковую бумагу обойную, посуду, золотую и серебряную бумагу, бумажныя матеріи, цыновки, вѣера, табакъ, золото, шелкъ, сырецъ, китайскія шелковыя матеріи; брали же отъ русскихъ мѣха. Правда, мы мало ушли впередъ по части активной торговли съ XVII столѣтія, но можемъ утѣшить себя, что и корейцы не очень-то быстро шагали съ тѣхъ поръ на пути прогресса.

Намъ кажется, что наши переговоры въ 1880 г. получили бы совсѣмъ другое направленіе, если бы, по примѣру извѣстной экспедиціи американскаго командора Перри въ Японію, открывшей эту страну для всемірной торговли, наши представленія были подкрѣплены тихо-океанскою эскадрою, находившеюся тогда въ ея полномъ составѣ. Корейцы едва ли согласились бы противиться такой внушительной демонстраціи. А открытіемъ Кореи нашъ флотъ сослужилъ бы Россіи службу, которую Россія въ правѣ требовать послѣ столькихъ затратъ на поддержаніе и улучшеніе своихъ военно-морскихъ силъ. Ставши же прочною ногою въ корейскихъ водахъ, и съ Китаемъ можно бы говорить дру-

гимъ тономъ. Открытіе Кореи получило бы для Россіи еще болѣе значенія, если бы, кромѣ права свободной торговли, Россія выпросила себѣ, за извѣстное вознагражденіе, исключительное право устроить торговую факторію въ незамерзающей бухтѣ Лазаревъ.

Открытые въ Кореѣ для японцевъ порты были Фузанъ и Генсаншинъ. Оба эти порты очень удобны для большихъ судовъ. Недуренъ еще портъ Шогенъ; затѣмъ порты Кокай, Киришу и Гожо доступны только мелкимъ судамъ. Въ Фузанѣ гавань похожа на озеро, окруженное горами, и доступна судамъ большой осадки, пароходы не идутъ впрочемъ далѣе южной части Вакана (гдѣ находится японская концессія), ибо каналъ, отдѣляющій концессію отъ острова Зекея, узокъ и наполненъ камнями. Въ Фузанѣ японская концессія занимаетъ 100,000 тцубовъ земли, за которые японское правительство платитъ корейцамъ 50 іенъ. Каждый японецъ свыше 15 лѣтъ обязанъ платить въ годъ 10 сенъ, японка 6 сенъ, кромѣ того, есть налогъ, установленный въ 1877 г. и пониженный въ 1879 г. по 2 іена съ 1,000 съ привозимыхъ товаровъ. Жителей въ концессіи было въ 1879 г. 1,115, земли давались даромъ съ обязательствомъ въ шесть мѣсяцевъ построить домъ. Поселенію составленъ планъ, но пока обстроено оно плохо. Повсюду, гдѣ водворились японцы, прежде всего процвѣтаютъ у нихъ публичные дома и гейчи, тоже и въ Фузанѣ. Торговлей съ корейцами занимаются немного домовъ; вотъ важнѣйшія товарищества: Окура изъ Токіо, Сумитомо и Кійдо-Кайша изъ Осака, Икеда изъ Кобе, Сенъ-Вуша и Ричинча изъ Тцучимы. Въ Фузанѣ есть даже торговая палата, выбирающая своего президента. Температура въ Фузанѣ въ апрѣлѣ и маѣ отъ 72 до 92° Фаренгейта, дожди малые.

Въ другомъ открытомъ для японцевъ въ Кореѣ портѣ, въ Гензаншинѣ, японское правительство испросило концессію въ 300,000 тцубовъ земли. Эта земля раздавалась даромъ каждому японцу, желавшему поселиться для торговли, съ выдачею на постройку домовъ для бѣдныхъ 500 іенъ пособія. Очень много желающихъ переселиться явилось съ острова Кіу-Шіу и земля была живо разобрана. Въ этомъ же городѣ японцы предполагали устроить постоянную выставку своихъ произведеній и агентство морскихъ страхованій (общество Токіо). Разстояніе отъ Гензаншина до Фузана по японскимъ измѣреніямъ 112 ри сухимъ путемъ и 125 ри моремъ.

Торговля Кореи съ Японіей представляется въ слѣдующемъ видѣ:

	Вывозъ. Іеновъ.	Привозъ. Іеновъ.
Въ 1873 г.	52,382	59,664
» 1874 »	55,935	57,522
» 1875 »	59,787	68,930
» 1876 »	82,572	81,374
» 1877 »	166,823	229,249
» 1878 »	205,281	244,544
» 1879 »	677,062	566,954

Такимъ образомъ въ одинъ годъ торговый оборотъ увеличился на 794,191 іенъ или на 176%, что даетъ возможность судить, какъ можетъ развиться торговля, если будетъ открытъ свободный доступъ всѣмъ иностраннымъ товарамъ. Движеніе судоходства въ Фузанѣ видно изъ слѣдующихъ данныхъ:

	Парох.	Парусн.	Джонокъ.
Въ 1876 г.	20		100
» 1877 »	6	—	318
» 1878 »	13	—	236
» 1879 »	30	15	644

Надобно замѣтить, что въ общемъ итогѣ привоза въ 1879 г. европейскіе товары составляютъ 511,307 іенъ или слишкомъ 90%, а именно было привезено на сумму:

	Іеновъ.		Іеновъ.
Сѣраго шертинга	353,879	Буры	80
Столоваго полотна	28,573	Никкеля	1,399
Полотенъ	72,433	Олова	486
Нитокъ	14,276	Пуговицъ	287
Шертинга плиссе	918	Стеколъ	2,368
Бумажной пряжи	172	Часовъ	61
Ситцевъ	1,072	Спичекъ	1,284
Красныхъ ситцевъ	224	«Тамбоку»	2,668
Одѣялъ	50	Красокъ	24,167
Хлопка	2,250	Керосина	71
Сахара	136	Карандашей	5
Перцу	821	Мѣшковъ	15
Квасцевъ	12	Стекла	9
Леденца	835	Разн. товаровъ	190
Гвоздики	110		

Японскіе товары доставлялись только для потребленія японскихъ резидентовъ, что и понятно, такъ какъ предметы производительности Кореи, страны по преимуществу земледѣльческой: рисъ, хлѣбъ, шелкъ и пр. почти тѣ же, что и въ Японіи. Въ

1880 г. торговля Кореи съ Японіей увеличилась, сравнительно съ 1879 г., въ особенности увеличился вывозъ риса, хотя корейское правительство воспрещаетъ вообще отпускъ жизненныхъ припасовъ. Вотъ цифры, извлеченныя изъ шанхайскаго отчета:

Съ 1 іюля 1879 по 1 іюля 1880 года, ввозъ 122,800 ф. стерл., вывозъ 167,600 ф. стерл.

Съ 1 іюля 1880 по декабрь 1880 года ввозъ 135,600 ф. стерл., вывозъ 181,400 ф. стерл.

Такимъ образомъ, оборотъ торговли Японіи съ Кореей замѣчателенъ по быстротѣ развитія; въ числѣ ввозныхъ товаровъ за послѣдніе шесть мѣсяцевъ 1880 года, изъ 135,600 ф. ст., 110,000 ф. ст., представляютъ англійскіе мануфактурные товары.

За 1881 годъ у насъ имѣются свѣдѣнія только объ одномъ Гензаншинѣ, въ который пришло 18 паровыхъ и парусныхъ судовъ, привезшихъ товаровъ на 770,444 іенъ, а вывезшихъ на 728,438 іенъ, причемъ противъ 1880 г. привозъ увеличился на 40%, а вывозъ увеличился слишкомъ въ три раза.

Въ 1882 году, торговля нѣсколько пострадала по недостатку безопасности, такъ какъ многіе склады японцевъ были разграблены революціонерами, а корейское правительство оказалось безсильнымъ обуздать грабителей и отказалось дать вознагражденіе. Общій годовой оборотъ торговли съ іюня 1881 года по іюнь 1882 года (несмотря на бывшія смуты), составилъ все-таки милліонъ мексиканскихъ долларовъ.

По заключенному съ Кореей договору, американцы имѣютъ право на покровительство своей жизни и торговли, подчиняясь притомъ въ уголовныхъ дѣлахъ законамъ своей страны. Америка получаетъ право имѣть дипломатическихъ агентовъ. Таможенная пошлина назначается въ 10% съ цѣны на обыкновенные товары и 30% на предметы роскоши, куда причисляются спиртные напитки, вино и табакъ. Никакими другими налогами внутри страны американскіе товары не облагаются. Съ кораблей будетъ взиматься ластовый сборъ въ размѣрѣ 5% и въ случаѣ крушенія корейцы обязаны подавать помощь, получая потомъ вознагражденіе за свои труды по оцѣнкѣ. Привозъ опіума запрещается. Трактатъ заключенъ на 5 лѣтъ съ правомъ возобновить его съ необходимыми улучшеніями. Китайцы также добились себѣ широкихъ правъ для торговли въ Кореѣ. Обѣ націи получаютъ право имѣть консуловъ. Если кореецъ обидитъ китайца, или китайцы другъ друга, то ихъ будутъ судить китайскіе консулы,

если же китаецъ обидитъ корейца, то судъ будетъ смѣшанный. Торгующіе получаютъ право покупать недвижимыя имущества; пошлины, кромѣ краснаго женисиня, не должны превосходить 5%; остальныя постановленія сходны съ американскимъ трактатомъ.

Открытіе корейскихъ портовъ для торговли сразу произвело большое оживленіе въ складахъ товаровъ въ Шанхаѣ и др. мѣстахъ Китая, такъ какъ тамъ всѣ увѣрены, что и въ Кореѣ будетъ то же, что въ Китаѣ и Японіи. Важенъ первый доступъ, а затѣмъ торговля сама расширитъ свое русло, тѣмъ болѣе, что хотя Корея страна не очень богатая, но новѣйшія изслѣдованія показали, что торговля съ Кореей способна къ значительному развитію и можетъ доставить большія выгоды. Относительно Кореи возникли поэтому очень сангвиническія надежды, тѣмъ болѣе, что новыя свѣдѣнія объ этой странѣ выяснили два весьма важныя обстоятельства: во-первыхъ, то что японцы, желая остаться посредниками въ торговлѣ между корейцами и иностранцами, распространяли о корейцахъ самые невыгодные слухи, тогда какъ эти люди оказываются сильными и неутомимыми работниками, любящими опрятную одежду, охотно покупающими поэтому европейскія мануфактурныя произведенія, хотя имъ и приходится еще получать оныя не дешево, вслѣдствіе посредничества китайцевъ и японцевъ; во-вторыхъ, что земледѣльческій классъ очень дружественно относится къ иностранцамъ; враждуютъ же противъ нихъ только торговцы, которые, получая европейскіе товары изъ вторыхъ рукъ—прежде чрезъ пограничную торговлю съ китайцами, а въ послѣднее время моремъ отъ японцевъ, и разумѣется не дешево—до сихъ поръ непомѣрно возвышали цѣну, и теперь естественно опасаются, что при открытіи прямыхъ сношеній населенія въ разныхъ мѣстахъ съ иностранцами потеряютъ свои значительные барыши. По словамъ шанхайскихъ газетъ, корейцамъ надо отдать преимущество во многихъ отношеніяхъ и предъ китайцами, и предъ японцами. Они очень солидны, и если не такъ враждебны къ нововведеніямъ какъ китайцы, то и не такъ падки на нихъ какъ японцы. Сановники у нихъ знакомы и съ текущими европейскими событіями, и признаютъ пользу нѣкоторыхъ перемѣнъ и позаимствованій у европейцевъ, но считаютъ невозможнымъ вводить ихъ съ такою поспѣшностію какъ въ Японіи, не разстраивая экономическаго положенія народа, связаннаго всегда съ извѣстнымъ бытомъ и привычками.

Японцы отъ перепродажи европейскихъ товаровъ въ Кореѣ выигрывали не менѣе ста процентовъ. Корея имѣетъ много металловъ и отпускала японцамъ золото, и притомъ весьма различныхъ пробъ, что̀ доказываетъ, что въ Кореѣ есть мѣсторожденія этого металла. Изъ другихъ предметовъ отпуска можно упомянуть о серебрѣ, мѣди, тигровыхъ кожахъ, корнѣ женсинь, живомъ скотѣ и продуктахъ скотоводства: бычачьихъ и лошадиныхъ кожахъ, костяхъ, лѣсномъ товарѣ, рисѣ, горохѣ, бобахъ, пшеницѣ, морской капустѣ, акульихъ перьяхъ и другихъ предметахъ рыболовства. Рыбныя ловли около береговъ Кореи очень развиты и значительная часть рыбы добывается и солится на счетъ казны для продовольствія населенія.

Плодородность почвы въ Кореѣ въ нѣкоторыхъ мѣстахъ, по словамъ Опперта, новѣйшаго путешественника въ этой малоизвѣстной странѣ, весьма значительна; минеральныя богатства также достаточно велики, чтобы возбудить интересъ въ людяхъ, ищущихъ наживы. Что касается мѣстныхъ мануфактуръ, то вотъ нѣкоторыя болѣе положительныя указанія для тѣхъ, которые пожелали бы торговать съ Кореей. Производство издѣлій изъ хлопка и пеньки составляетъ главную отрасль мѣстной промышленности, эти издѣлія качествомъ ниже обыкновеннаго англійскаго шертинга; ткани, употребляемыя для дѣтей и солдатъ, выкрашены въ темно-синій цвѣтъ. Шелковыя издѣлія не дѣлаются въ Кореѣ и единственный предметъ этого рода, видѣнный Оппертомъ, это шелковые плетеные кушаки, которые носятъ высшіе классы. Всѣ шелковыя ткани, которыя носитъ аристократія и служащіе,—китайскаго происхожденія. Матерія, употребляемая для чулокъ, немного тоньше и соткана въ одинъ кусокъ.

Есть два предмета, въ которыхъ корейская промышленность замѣчательна—это приготовленіе бумаги и затѣмъ плетеніе соломы для шляпъ и т. п. Корейская бумага превосходна и стоитъ гораздо выше китайской; она даже выше лучшихъ сортовъ японской бумаги и такъ плотна, что нужно много силы, чтобы разорвать ее. Она приготовляется по большей части изъ пеньки и вымазанная масломъ (лакированная) служитъ для зонтиковъ, плащей отъ дождя, шапокъ и т. д. Маленькія количества этой бумаги, попадающія черезъ границу Китая, тамъ высоко цѣнятся. Что касается стекла, то оно и его приготовленіе въ Кореѣ совершенно неизвѣстны. Намасленная бумага замѣняетъ стекло въ

окнахъ и дверяхъ домовъ. Шерсть совсѣмъ не обрабатывается, потому что овцы чрезвычайно рѣдки и даже во многихъ мѣстахъ Кореи неизвѣстны. Такъ какъ тамъ мало нуждаются въ очень теплой одеждѣ, между тѣмъ мѣха замѣняютъ шерстяныя издѣлія, то нѣтъ сомнѣнія, что послѣднія могли бы играть большую роль въ торговлѣ. Металлическія и деревянныя издѣлія, а равно предметы роскоши изъ слоновой кости и лакированнаго дерева, которые дошли до такого совершенства въ Китаѣ и Японіи, въ Кореѣ весьма плохи. Трудно даже найдти что-нибудь достойное вниманія. Мѣдная посуда самой обыкновенной работы безъ всякой претензіи на искусство. Золотыя и серебряныя издѣлія стоятъ немного выше; украшенія изъ этихъ металловъ чище по работѣ и обличаютъ нѣкоторый вкусъ. Фарфоровыя издѣлія корейцамъ неизвѣстны и мѣстная глиняная посуда самаго простого сорта.

Въ Кореѣ не существуетъ пока ни золотой, ни серебряной монеты, въ торговлѣ знаютъ только мѣдную размѣнную монету. Ея два сорта. Одинъ въ родѣ старинныхъ японскихъ монетъ въ два рина, другой поменьше. На послѣдней вырѣзана надпись: Жо-гей тцу-го (монета для ежедневнаго употребленія). Впрочемъ, курсъ обѣихъ одинаковъ. Нѣкоторое количество ихъ равняется канъ-мону (на японскій счетъ два іена 24 или 25 центовъ). Но эта величина колеблется, хотя никогда не превосходитъ 2,27 іеновъ. По трактату японскія монеты должны свободно обращаться въ Кореѣ, но этого не существуетъ, за недостаткомъ ихъ.

Японцы еще въ 1879 г. установили срочное пароходное сообщеніе два раза въ мѣсяцъ между Фузаномъ и Нагасаки на Тцучима, но пароходы ходятъ почти пустыми, что и понятно при соображеніи, что нѣсколько кусковъ коленкора не составляютъ груза, а нѣсколько смазливыхъ японскихъ «гетчей» — пассажировъ. Совсѣмъ будетъ другое, если та же линія протянется до Владивостока. Кромѣ грузовъ изъ Сибири въ Японію и обратно, явится тогда очень много промежуточныхъ грузовъ изъ Кореи въ Россію, а также пассажировъ: корейскихъ рабочихъ и поселенцевъ, направляющихся въ Усурійскій край, гдѣ, конечно, такой колонизаціи рады. Корея имѣетъ, по приблизительнымъ исчисленіямъ, отъ 8 до 10 милл. жителей, слѣдовательно представляетъ достаточный контингентъ для эмиграціи, избытокъ населенія подтверждается также низкой заработной

платой,—заработная плата въ Кореѣ 60 монсовъ ($5^1/_2$ сенъ) въ день.

Мы уже упоминали о корейской колонизаціи въ Южно-Уссурійскомъ краѣ; частью она доходитъ и до Амура. Корейцы причислены въ Приморской области къ государственнымъ крестьянамъ и получаютъ для жительства билеты отъ волостныхъ старшинъ. Корейцы пользуются расположеніемъ русскаго населенія, и желательно создать имъ въ русскихъ владѣніяхъ болѣе спокойное житье. Теперь же они нерѣдко разбѣгаются и уходятъ обратно отъ грабежей хунхузовъ.

По пограниченной торговлѣ корейцы привозятъ къ намъ быковъ и овецъ, покупаютъ же у насъ мануфактурные товары: ситцы, дрильсы, дабу. Въ платежахъ корейцы не всегда исправны, случаются мошенники, которыхъ нельзя отыскать. Судя по отзыву японцевъ, въ ихъ факторіяхъ корейцы характера скромнаго и услужливаго, но воры и любятъ все дѣлать изъ-подъ палки, привыкнувъ къ тиранству своего управленія. Въ Фузанѣ корейцы поступаютъ на службу японцевъ съ жалованьемъ отъ 3 до 7 іенъ въ мѣсяцъ, хотя это воспрещалось корейскими властями; послѣдніе запрещаютъ также корейцамъ низкаго званія носить обувь.

Какъ пунктъ ближайшій къ нашей границѣ съ Кореею и Китаемъ, Новгородскій постъ будетъ имѣть важное значеніе въ близкомъ будущемъ, потому что ближайшіе города — китайскій — Хунъ-Чунъ (на рѣкѣ Хунъ-Чунѣ, притокѣ Тюмень-Улы), и корейскій—Бянь-Лянь-Дзи-Чень, на рѣкѣ Тумень-Ула, лежатъ лишь въ нѣсколькихъ десяткахъ верстъ отъ залива Посьета. Кромѣ того, отъ него идетъ, именно изъ деревни Ханцы, во внутрь Манчжуріи наѣзжаная дорога, по которой увозятся туда значительные грузы рыбы и разныхъ морскихъ продуктовъ, морской капусты и трепанговъ, добываемыхъ лѣтомъ по прибрежью Японскаго моря. Безъ всякаго сомнѣнія, когда завяжутся торговыя сношенія съ Манчжуріей и Кореей, большая часть ихъ произведеній пойдетъ чрезъ заливъ Посьета, тѣмъ болѣе, что населенныя мѣста Манчжуріи находятся къ нему ближе, чѣмъ къ другимъ гаванямъ; про близость же его къ Кореѣ и говорить нечего. Отъ поста Новгородскаго (по картѣ), чрезъ Хунъ-Чунъ, до города Сань-Сина—около 450 верстъ, до г. Нингуты—около 250 верстъ, а до гор. Гирина—около 350 верстъ. Парусныя суда плаваніе отъ Посьета до города

Чифу, въ Бей-джилійскомъ заливѣ, совершаютъ зимою среднимъ числомъ въ 14 и 15 дней, а отъ Чифу до Посьета плывутъ отъ 25 до 30 дней; лѣтомъ же—обратно, т. е. отъ 25 до 30 дней продолжается рейсъ отъ Посьета до Чифу и 14 или 15 дней отъ Чифу до Посьета, что зависитъ отъ господствующихъ вѣтровъ.

Постъ Новгородскій составляютъ пока лишь нѣсколько зданій, частью каменныхъ, изъ кирпича, выдѣланнаго на мѣстѣ, а болѣе деревянныхъ. Въ будущемъ значеніе этого поста опредѣляется и близостью къ нему мѣсторожденія каменнаго угля, что очень удобно для пароходовъ. Копи угля находятся на сѣверо-западномъ берегу полуострова Новгородскаго, въ 400 саж. къ западу отъ мыса Тироля, у самаго прибрежья залива Экспедиціи, подлѣ прежняго мѣста поста. Копи эти, открытыя въ 1859 г. и нынѣ не дѣйствующія, разработывались солдатами постовой команды; но велики ли залежи угля тщательной развѣдки не сдѣлано еще; качество угля одинаково и даже хуже сахалинскаго, но, при привычкѣ къ нему, онъ не представляетъ затрудненій для отапливанія машинъ паровыхъ судовъ; за то выгода дешевизны вся на его сторонѣ, такъ какъ добыча угля на мѣстѣ обходилась казнѣ не дороже 5 — 7 руб. за тонну. Нагрузка судовъ производилась въ Новгородскомъ посту при помощи шлюпокъ, мѣшками; для этого суда переходили въ бухту Экспедиціи, огибали въ 3-хъ или 4-хъ кабельтовыхъ м. Тироля, имѣющій замѣтный кекуръ при сѣверной оконечности, и становились на якорь сѣвернѣе копей, кабельтовыхъ въ $2^1/_2$ отъ берега, на глубинѣ 17—18 футъ, гдѣ грунтъ илъ; но для осени стоянка тутъ безпокойна, такъ какъ вѣтры NW и WNW дуютъ съ противоположнаго берега бухты очень свѣжо, почему приходится на судахъ держать готовые пары, чтобы при порывахъ не быть сдрейфованнымъ къ подвѣтренному утесистому берегу.

Кромѣ Новгородскаго поста, въ этой мѣстности имѣетъ значеніе селеніе Янцика, гдѣ живетъ комиссаръ, назначенный для поддержанія сношеній съ Кореею. Янцика, оффиціально переименованное русскими въ Новый Кіевъ, отстоитъ отъ бухты Посьетъ въ 15 верстахъ на материкѣ и имѣетъ безъ малаго дюжину домовъ; оно избрано мѣстомъ телеграфной и почтовой станцій по причинѣ морскаго своего положенія, по близости лучшаго якорнаго мѣста. Постъ расположенъ на лѣвомъ берегу рѣки Тумень-Ула, составляющей границу между Россіею и

Кореею, въ 25 верстахъ отъ нея; гарнизонъ поста состоитъ изъ одного баталіона пѣхоты и одной батареи горной артиллеріи. Считаютъ около тысячи корейцевъ, которые ежегодно въ этомъ мѣстѣ переходятъ границу.

Сама рѣка Тумень-Ула осмотрѣна была подробно въ 1861 году корпуса штурмановъ поручикомъ Григорьевымъ, который поднимался по ней вверхъ на значительное разстояніе и составленный, на основаніи произведенныхъ имъ тогда развѣдокъ, планъ рѣки изданъ гидрографическимъ департаментомъ. Рѣка имѣетъ неровное, съ ямами, дно; и хотя при устьѣ ея глубина $1^1/_2$ саж., но нѣсколько далѣе лежитъ баръ съ глубиною только 3 фута. Въ низменныхъ берегахъ рѣка вливается прямо въ открытое море, поэтому можно полагать, что лѣтомъ, при господствующихъ вѣтрахъ прямо въ берегъ, входъ въ рѣку не всегда возможенъ. На части береговъ ея, входящей въ русскую территорію, поселеній никакихъ не имѣется, кромѣ нашего военнаго поста; даже корейскихъ деревень нѣтъ вблизи, хотя, какъ разсказываютъ, до проведенія нашей границы съ Китаемъ, тутъ было ихъ нѣсколько. На рѣкѣ находится, верстахъ въ 30 отъ берега, корейскій городъ Бянь-Лянь-Дзи-Чень, въ которомъ въ половинѣ февраля бываетъ значительная ярмарка, куда допускаются и жители сосѣдняго китайскаго города Хунъ-Чуна; русскіе же на корейскую ярмарку не допускаются; для развитія же края, добиться этого права отъ корейцевъ необходимо, такъ какъ, напр. въ 1866 году, быки, покупаемые на ярмаркѣ за 12 серебряныхъ рублей, или коровы, покупаемыя тамъ за 7, послѣ продавались китайцами намъ, русскимъ, первые за 25 и 30 руб., а вторыя за 16 и 18 рублей. Попытки съ нашей стороны проникнуть въ корейскій городъ на Туменѣ были сдѣланы еще въ 1865 году, но не имѣли успѣха, только въ 1868 же году г. Пржевальскому, первому изъ русскихъ, удалось побывать въ корейскомъ городѣ. Въ будущемъ, по всей вѣроятности, на Туменѣ разовьется судоходство, теперь же здѣсь лишь изрѣдка ходятъ плоскодонныя лодки корейцевъ, имѣющія, впрочемъ, значительную величину. Зимою рѣка эта нерѣдко покрывается льдомъ, по которому можно ѣздить.

ГЛАВА VII.

Китай.

Прогрессъ въ Китаѣ; въ чемъ именно сказалось подражаніе европейскимъ порядкамъ.—Общій оборотъ китайской торговли, участіе въ ней различныхъ государствъ.—Участіе иностранныхъ торговыхъ домовъ.—Роль въ торговлѣ англичанъ, нѣмцевъ, американцевъ, французовъ, итальянцевъ и др. народностей.

Изъ всѣхъ независимыхъ государствъ Азіи, Китай всегда представлялъ наибольшій интересъ для европейскихъ народовъ какъ по оригинальности своего быта, такъ и по значенію, которое его произведенія получили постепенно во всемірной торговлѣ. Въ послѣднія двадцать лѣтъ это значеніе внезапно возросло въ чрезвычайныхъ размѣрахъ, а параллельно съ развитіемъ торговли китайскими произведеніями въ самомъ Китаѣ замѣчалось внутреннее броженіе, которое вовлекаетъ китайскій народъ въ культурное общеніе съ другими народами. Конечно Китай прогрессируетъ въ европейскомъ смыслѣ менѣе быстро, нежели Японія, но во всякомъ случаѣ въ послѣднія двадцать лѣтъ, съ момента заключенія въ Пекинѣ мира съ Франціей и Англіей, т. е. съ 13 (25) октября 1860 года, онъ сдѣлалъ замѣчательные успѣхи, въ особенности если взять въ разсчетъ, что рѣчь идетъ о государствѣ съ четырехсотъ милліоннымъ населеніемъ и съ весьма древней своеобразной цивилизаціей, а также и принявъ во вниманіе могущественную ретроградную партію въ средѣ высшихъ мандариновъ. Впрочемъ въ китайскихъ нововведеніяхъ главную роль играли не мало тѣже государственные люди, въ особенности принцъ Гунъ и первый министръ Ли-хунъ-чжанъ. Послѣдній, занимая различныя военныя и гражданскія должности и со-

стоя въ числѣ наиболѣе выдающихся членовъ высшаго совѣта, имѣлъ во многихъ случаяхъ рѣшающее вліяніе.

Учрежденіе въ 1860 году министерства иностранныхъ дѣлъ было однимъ изъ первыхъ шаговъ къ прогрессу. До того иностранныя сношенія въ Китаѣ вѣдались министерствомъ колоній, которое ставило европейскія державы на одномъ уровнѣ съ данниками Китая: Тибетомъ, Монголіей, Кобдо или Хухунором. Министерство иностраныхъ дѣлъ управляется совѣтомъ изъ десяти лицъ, предсѣдателемъ котораго состоитъ теперь Гунъ. Члены этого совѣта министры или товарищи министровъ другихъ министерствъ.

Два весьма важныхъ полуевропейскихъ учрежденій связаны съ министерствомъ иностранныхъ дѣлъ: соединенная школа европейскихъ языковъ и главное управленіе морскихъ таможень. Первое изъ нихъ, основанное въ 1863 г., сначала было школой для приготовленія переводчиковъ съ англійскаго, французскаго, нѣмецкаго и русскаго языковъ. Мало по малу курсы школы были расширены прибавленіемъ математики, астрономіи, химіи, физики, анатоміи и естественной исторіи. Это заведеніе, довольно значительное по размѣрамъ и состоящее въ завѣдываніи американскаго ученаго д-ра Мартина, имѣетъ много учениковъ. При школѣ библіотека, обширная типографія, печатающая книги новѣйшими шрифтами, и литографія. Издается также иллюстрированный журналъ съ цѣлью знакомить китайскую публику съ Европой.

Управленіе приморскихъ таможень было учреждено въ 1860 г. Вынужденные заплатить Франціи и Англіи расходы войны и открыть порты для европейской торговли, китайцы остроумно сообразили, что самое дешевое будетъ уплатить контрибуцію изъ европейскихъ же кармановъ. Поэтому былъ изданъ таможенный тарифъ и условлено, что часть поступающихъ таможенныхъ пошлинъ пойдетъ въ счетъ контрибуціи, за уплатой которой будутъ наблюдать европейскіе комиссары. Благодаря быстрому развитію внѣшней торговли, контрибуція была уплачена уже къ 1867 году; въ теченіе этихъ семи лѣтъ, китайское правительство имѣло возможность убѣдиться въ преимуществахъ европейскаго таможеннаго управленія, сравнительно съ чисто китайскими чиновниками, и не пожелало разставаться съ этимъ полезнымъ ему механизмомъ. Въ настоящее время во всѣхъ открытыхъ для европейцевъ портахъ, таможни находятся въ рукахъ ино-

странныхъ и китайскихъ чиновниковъ, но подъ общимъ начальствомъ ловкаго главнаго инспектора таможень Роберта Гарта, живущаго въ Пекинѣ. Агенты его администраціи отъ комиссаровъ до простыхъ досмотрщиковъ щедро оплачиваются. Потому то мѣста въ китайскихъ таможняхъ очень ищутся и ихъ занимаютъ представители разныхъ національностей, есть даже русскіе. Молодые люди причисляются сначала для практики и получаютъ мѣста только послѣ серьезнаго испытанія въ знаніи своего дѣла и китайскаго языка. На содержаніе таможенной администраціи отчисляется изъ доходовъ около 8% и такъ какъ пограничной стражи въ китайскихъ таможняхъ сравнительно очень мало, кромѣ Кантона, гдѣ идетъ сильная контрабанда опіумомъ, то на эту сумму и является возможность давать служащимъ отличное содержаніе. Каждый изъ служащихъ, кромѣ того, послѣ семилѣтней службы имѣетъ право на двухлѣтній отпускъ, съ сохраненіемъ половины получаемаго жалованія. Таможенный доходъ постоянно растетъ. Въ 1864 г., онъ составлялъ около 15½ милл. руб., черезъ десять лѣтъ, въ 1874 г., достигъ до 23 милл. руб., теперь онъ превосходитъ 39 милл. рублей. Устройствомъ портовыхъ китайскихъ таможень русскіе купцы вполнѣ довольны.

Возрастающая важность международныхъ сношеній дала мало-по-малу китайскому правительству сознаніе въ необходимости имѣть постоянныхъ дипломатическихъ агентовъ заграницей; до того посылались изрѣдка только экстраординарныя посольства. Въ 1877 году въ первый разъ Го-Сунгъ-тао былъ аккредитованъ въ Парижъ и Лондонъ. Затѣмъ извѣстный намъ Чунь-Хоу, былъ посланъ въ 1878 г. въ Петербургъ. Въ томъ же году былъ назначенъ посломъ въ Берлинъ Ли-фэнъ-бао. Были также аккредитованы посланники въ Вѣну, Римъ и Гагу, а въ Мадридъ назначенъ повѣренный въ дѣлахъ, замѣненный потомъ посланникомъ. По отъѣздѣ Чунь-хоу, маркизъ Цзэнъ смѣнилъ его въ Петербургѣ, оставшись посломъ и въ Парижѣ и въ Лондонѣ. Въ каждой изъ этихъ столицъ имѣется и по повѣренному въ дѣлахъ. Въ Америкѣ у китайцевъ всего одинъ посланникъ въ Вашингтонѣ, но у него имѣется помощникъ. Этому помощнику подчинена миссія въ Мадридѣ, вслѣдствіе многочисленности дѣлъ съ китайцами на Кубѣ. Въ Лимѣ китайцы имѣютъ посланника, на Кубѣ генеральнаго консула, въ Санъ-Франциско и Сингапурѣ консуловъ. Въ Японіи китайцы имѣютъ посланника и трехъ консуловъ. Вскорѣ будетъ учреждено консульство въ Сайгонѣ.

Всѣ эти китайскіе дипломатическіе чиновники широко оплачиваются.

Кромѣ дипломатическихъ миссій, китайцы посылаютъ въ Европу особыя миссіи для усовершенствованія молодыхъ людей. Въ 1877 году, подъ руководствомъ Жикеля и Ли-фэнъ-бао, были посланы тридцать молодыхъ людей учиться инженерному искусству въ Англію, Францію и Германію. Они возвратились въ 1880 году и вскорѣ будетъ послана новая серія учениковъ. Другая подобная миссія была отправлена весною 1880 г. въ Лондонъ для изученія морскаго искусства. Она состояла изъ одного адмирала, 16 офицеровъ и 200 матросовъ. Надобно замѣтить также, что уже около 10 лѣтъ въ Гартфордѣ, около Нью-Іорка, существуетъ китайская школа, гдѣ учатся разнымъ наукамъ 200 учениковъ отъ 15 до 20-лѣтняго возраста. Директоромъ этой школы состоитъ теперь извѣстный китайскій ученый У-цзя-шань.

Въ теченіи послѣднихъ шестнадцати лѣтъ въ Китаѣ много журналовъ и газетъ были основаны на европейскій манеръ. Они печатаются подвижными буквами и выходятъ ежемѣсячно, еженедѣльно и ежедневно. Наиболѣе распространенная изъ нихъ «Шэнъ-бао», ежедневная шанхайская газета, расходящаяся въ большомъ количествѣ внутри страны. Кромѣ того, въ Шанхаѣ издаются журналы ученые, иллюстрированные и т. п. Журналистика, впрочемъ, въ Китаѣ дѣло не новое. Офиціальная пекинская газета издается съ незапамятныхъ временъ. Драгоманы заграничныхъ миссій обязаны каждую недѣлю представлять переводы статей, которыя могутъ интересовать китайское правительство. Изъ этихъ переводовъ издается особый журналъ. Слѣдуетъ обратить также вниманіе на возрастающее число книгъ по-китайски, содержащихъ описаніе путешествій. Большинство ихъ принадлежитъ перу китайскихъ дипломатовъ. Недавно въ Шанхаѣ обратило на себя большое вниманіе описаніе подобнаго путешествія одного китайца въ Остъ-Индію. Повидимому это былъ тайный агентъ китайскаго правительства, посланный съ цѣлью узнать, нѣтъ ли какой опасности для Китая со стороны Остъ-Индіи, нѣтъ ли какихъ плановъ захватить Тибетъ и затѣмъ какія нибудь мѣста въ западныхъ провинціяхъ Китая, особенно въ Юнанѣ. Этотъ агентъ не могъ однако же проникнуть въ Остъ-Индію чрезъ Тибетъ, его не пропустили дикія горныя племена, почему ему и пришлось пробираться въ Остъ-Индію обычнымъ путемъ,

чрезъ Юнанъ и Бирманію. Со стороны Остъ-Индіи онъ не нашелъ никакой угрожающей опасности, по крайней мѣрѣ немедленной, но совѣтуетъ Китаю не допускать иностранцевъ, а особенно англичанъ, захватывать многочисленные, но еще малонаселенные острова, составляющіе какъ бы продолженіе азіятскаго материка, какъ напр. Новую Гвинею и пр. Онъ рекомендуетъ воспользоваться стремленіемъ китайцевъ къ эмиграціи и заселять эти острова китайцами.

Неудачныя войны съ европейцами заставили китайцевъ ввести обученіе и вооруженіе войска на европейскій ладъ. Для этого были выписаны изъ Европы инструкторы и учрежденъ десятокъ арсеналовъ и заводовъ въ Фучау, Шанхаѣ, Нанкинѣ и въ провинціяхъ Хунанѣ, Ань-хуй, Бей-чжи-ли, Шань-дунѣ и Гань-су.

Важнѣйшее изъ заведеній находится въ Фучау. Оно представляетъ обширную верфь военныхъ судовъ и желѣзодѣлательный заводъ. Арсеналы были устроены, подъ начальствомъ вице-короля Цзо, французскимъ инженеромъ Просперомъ Жикелемъ. Теперь же всѣ техники и рабочіе китайцы. Послѣдніе имѣютъ, какъ извѣстно, къ ремесламъ огромныя способности и въ три мѣсяца деревенскій парень обращается здѣсь въ сноснаго рабочаго. Китайскій канонерскій флотъ—произведеніе этого арсенала. Расходы арсенала достигаютъ до 105,000 р. въ мѣсяцъ—цифры большой въ Китаѣ, гдѣ деньги дороже, чѣмъ въ Европѣ. Вмѣстѣ съ тѣмъ Китай постоянно заказываетъ военныя суда и въ Европѣ, такъ что когда всѣ заказы будутъ исполнены, то, при продолжающихся постройкахъ и на китайскихъ верфяхъ, число всѣхъ военныхъ судовъ въ Китаѣ дойдетъ до 70, если не превзойдетъ этой цифры. Нѣкоторыя суда вооружены огромными орудіями отъ 35 до 38 тоннъ. Самая слабая часть китайскаго флота — это недостатокъ образованныхъ офицеровъ, хотя у китайцевъ есть уже морскія школы и даже суда для практическаго плаванія, но обращеніе съ офицерами принижаетъ ихъ значеніе. Недавно поступили также на службу въ морское вѣдомство американскіе офицеры, въ качествѣ инструкторовъ. Что касается матросовъ, то въ нихъ не будетъ недостатка, потому что въ Китаѣ значительная часть населенія привыкла къ морю, а китайскіе морскіе разбойники всегда славились искусствомъ и отвагой.

Прогрессъ коснулся не одного военнаго флота и постройки броненосныхъ судовъ. Съ открытіемъ Суэзскаго канала, обширный каботажъ, содержавшій сообщеніе между китайскими портами,

потерпѣлъ крупное измѣненіе, джонки быстро стали замѣняться пароходами и на рѣкахъ и на моряхъ. Китайцы имѣютъ уже собственную линію срочнаго морскаго и рѣчнаго пароходства, получающую субсидію отъ правительства. Ее учредилъ Ли-Хунъ-чжанъ. Директоромъ состоитъ Тунъ-Кинъ-Синъ, изучившій обстоятельно устройство почтоваго пароходства въ Европѣ. Она имѣетъ отличные пароходы на линіяхъ между Тянь-цзиномъ, Ханькоу и Фучау. Въ 1880 г., эта компанія открыла новое срочное сообщеніе изъ Гонъ-Конга въ Санъ-Франциско съ заходомъ на Сандвичевы острова. На пароходахъ компаніи весь экипажъ отъ капитана до юнги китайцы, нѣтъ ни однаго американца или европейца.

Изо всѣхъ предпріятій въ Китаѣ, устроенныхъ въ подражаніе европейцамъ, едва ли не выгоднѣйшимъ оказалось устройство этого пароваго торговаго флота. Если въ началѣ, несмотря на всѣ льготы и даже денежную поддержку со стороны администраціи, пароходы давали не болѣе 7 — 8% дохода своимъ акціонерамъ, то въ 1881 году ожидалось около 20% дивиденда, а можетъ быть и больше. Правда, акціонеры опасались было, что за оказанную прежде поддержку правительство потребуетъ свою долю барыша въ уплату, однакоже до сихъ поръ оно не предъявляло никакого подобнаго требованія.

Относительно желѣзныхъ дорогъ въ Китаѣ еще ничего не сдѣлано, правительство велѣло даже разобрать построенную европейцами линію изъ Шанхая въ Вусунгъ. Но опасенія войны съ Россіей и особенно голодъ въ отдаленныхъ провинціяхъ, свирѣпствовавшій въ послѣдніе годы, начинаютъ кажется убѣждать мандариновъ въ пользѣ быстрыхъ путей сообщеній.

Телеграфъ встрѣчаетъ менѣе препятствій. Со времени японской экспедиціи на Формозу, островъ этотъ соединенъ съ материкомъ Азіи подводнымъ кабелемъ, положеннымъ на счетъ правительства. Фучао также было соединено тогда съ берегомъ. Недавно правительство рѣшило проведеніе цѣлой сѣти телеграфовъ, которая начнется въ Шанхаѣ, гдѣ сходятся подводные проволоки, соединяющія Китай съ Европой, и, пройдя по провинціи Цзанъ-су, Шань-дунъ и Чжи-ли, закончится въ Пекинѣ. Линіи эти длиною въ 1700 верстъ будутъ построены китайскими инженерами при пособіи датской компаніи. Они обойдутся въ 750,000 руб. и будутъ окончены въ теченіи года. Кромѣ телеграфа электричество нашло себѣ примѣненіе въ Китаѣ въ

видѣ освѣщенія. Китайцевъ очень поразило введенное въ европейскомъ кварталѣ Шанхая электрическое освѣщеніе и нѣкоторые богатые китайцы заявили желаніе устроить такое же освѣщеніе и у себя.

Промышленность всякаго рода также начинаетъ послѣ вѣковаго застоя развиваться, особенно въ провинціяхъ близкихъ къ открытымъ портамъ. Даже въ отдаленной провинціи Хань-су, сосѣдней съ Хухуномъ, столица провинціи служитъ мѣстомъ, гдѣ наиболѣе старались устроить промышленность на европейскій ладъ. Важнѣйшій заводъ въ городѣ пушечный, другая фабрика, управляемая европейцемъ, готовитъ сукно для арміи, а также разныя матеріи изъ овечьей и верблюжей шерсти. Въ городѣ нѣсколько паровыхъ машинъ, дѣйствующихъ каменнымъ углемъ изъ сосѣднихъ копей, и вокругъ города устроены отличныя дороги, обсаженныя деревьями. Въ 1879 г. китайское правительство учредило здѣсь фабрику шерстяныхъ издѣлій; въ этомъ же году возникъ въ средѣ китайцевъ проектъ учрежденія товарищества бумагопрядильной мануфактуры въ окрестностяхъ Шанхая. Китайцы начинаютъ вообще заводить фабрики, чтобы самимъ обработывать свои сырые продукты. Въ Шанхаѣ англійскіе евреи начали также постройку большаго пароваго завода для выдѣлки кожъ, которыя до сего времени вывозятся изъ Китая въ громадномъ количествѣ въ сыромъ видѣ въ Англію и Германію. Быть можетъ недалеко то будущее, когда Китай начнетъ переработывать всѣ свои сырые продукты и не будетъ отправлять ихъ для выдѣлки въ Европу, какъ дѣлается теперь съ хлопкомъ, шерстью, кожею и т. п. Мало того, что обработывать, но и продавать въ Европѣ, отправляя ихъ на китайскихъ судахъ. Самую главную новость въ этомъ смыслѣ составляетъ посылка въ 1881 г. въ Англію китайскаго парохода «Мей-Фу» съ грузомъ чая въ 32,500 ящик. и соломенныхъ издѣлій (шляпъ, плетенки и пр.), изъ Шанхая и Фучао; на немъ отправились и нѣкоторые китайскіе купцы, съ цѣлію основать китайскія конторы въ Англіи. Китайскій пароходъ прибылъ въ Лондонъ благополучно.

Конечно произведенія первыхъ національныхъ мануфактуръ, основанныхъ при содѣйствіи правительства—хотя на нихъ введены самыя усовершенствованныя машины, а директоры изъ европейцевъ очень знающіе люди—далеко еще не въ состояніи соперничать съ европейскими и американскими по качеству и

дешевизнѣ. Но не смотря на неизбѣжныя неудачи, китайцы не отчаяваются въ окончательномъ успѣхѣ своихъ попытокъ сравняться и въ мануфактурномъ дѣлѣ съ европейцами, какъ сравнялись они съ ними въ пароходствѣ, и потому заводятъ новыя фабрики. Затѣмъ Китай начинаетъ требовать все болѣе и болѣе бумажную пряжу; это свидѣтельствуетъ, что и въ домашнемъ тканьѣ они предпочитаютъ уже машинную англійскую пряжу пряжѣ ручной.

О будущемъ преобладаніи китайцевъ въ торговлѣ и говорить нечего. Весьма способные къ торговлѣ, превосходя въ настойчивости англичанъ, а въ финансовыхъ спекуляціяхъ евреевъ, они очень скоро усвоили весь механизмъ и всѣ сноровки европейскаго веденія торговли, и потому являются весьма опасными торговыми соперниками европейцамъ и американцамъ. Въ тѣхъ портахъ, гдѣ издавна водворились европейцы, китайцы подчиняются даже ихъ обычаямъ. Такъ они стали уже ограничивать, по примѣру европейцевъ, свои новогодніе праздники только тремя днями. Вытѣснивъ почти всѣхъ иностранцевъ изъ мѣстной дробной торговли, китайцы заводятъ собственныя агентуры въ Европѣ, сообщающія имъ болѣе вѣрныя свѣдѣнія, чѣмъ тѣ, какія по своимъ видамъ сообщаютъ имъ мѣстные торговые дома, и конечно не замедлятъ привести въ исполненіе давнишнее свое намѣреніе завести въ Европѣ и Америкѣ, въ главныхъ промышленныхъ и торговыхъ центрахъ, конторы для оптовыхъ закупокъ товаровъ, минуя посредничество иностранныхъ конторъ. О раздробительной торговлѣ, прибавимъ, что ни русскіе, ни иностранцы внутри Китая, не смотря на разрѣшеніе, и теперь не торгуютъ, а отдаютъ свои товары на комиссію китайцамъ, получая пропускныя свидѣтельства отъ таможни.

Китайцы въ заключеніе усвоиваютъ себѣ одно изъ важныхъ преимуществъ, которыми располагали передъ ними европейцы въ случаѣ политическихъ столкновеній и необходимости быстраго вооруженія—именно умѣніе дѣлать государственные долги. Кромѣ внутреннихъ долговъ, простирающихся до 30 милл. ланъ, китайцы выпустили уже, при посредствѣ шанхайскихъ банковъ, три такъ сказать внѣшнихъ займа. Первый заемъ былъ выпущенъ въ 1874 году на сумму 533,411 фунт. стерл. изъ 8% по 95 за 100, второй заемъ въ 1877 году на 1.604,276 фунт. также изъ 8% по 98 за 100, наконецъ третій въ 1879 году на $3^1/_2$ милл. ланъ

изъ 10%. Больше половины капитальной суммы этихъ займовъ уже погашена, и облигаціи ихъ котируются на шанхайской биржѣ выше pari.

Что Китай можетъ свободно погашать не только подобныя, но и гораздо высшія цифры своихъ долговъ, показываютъ постоянно возрастающіе торговые обороты этого государства. Вотъ общіе итоги торговли въ открытыхъ только для европейцевъ портахъ Китая, не считая еще торговли Гонъ-Конга, обороты котораго слѣдовало бы причислить къ китайской торговлѣ. Обороты Гонъ-Конга въ 1881 году равнялись 13.536,000 фунт. стерл. Собственно же въ китайскихъ портахъ оборотъ составлялъ по:

Годъ.	Привозу ланъ.	Вывозу ланъ.	Всего ланъ.
1866	67.174,481	50.596,223	117.770,704
1867	62.459,226	52.158,300	114.617,526
1868	63.281,804	61.826,275	125.108,079
1869	67.108,533	60.139,237	127.247,770
1870 . . .	63.693,268	55.294,866	118.988,134
1871	70.103,077	66.853,161	136.956,238
1872	67.317,049	75.288,125	142.605,174
1873 . . .	66.637,209	69.451,277	136.088,485
1874	64.360,864	66.712,868	131.073,732
1875	67.803,247	68.912,929	136.716,176
1876	70.269,574	80.850,512	151.120,086
1877	73.253,170	67.445,022	140.698,192
1878 . . .	70.804,027	67.172,179	137.976,206
1879	82.227,424	72.281,262	154.508,686
1880	79.293,452	77.883,587	157.177,039
1881	91.911,877	71.452,974	163.363,851

Таможенныя цифры исчисляются въ таможенныхъ ланахъ, средній курсъ которыхъ понижается съ упадкомъ цѣны серебра. Средняя цѣнность таможеннаго лана равнялась въ 1880 г. 7 фр. 24 сант., въ 1881 г. 7 фр. 15 сант. Принимая даже въ разсчетъ этотъ упадокъ, прогрессивное возрастаніе торговли, особенно отпускной, несомнѣнно, хотя изъ года въ годъ колебанія весьма значительны. Надобно еще имѣть въ виду, что не смотря на то, что Китай сталъ доступенъ для торговли, далека та пора, когда для иностранцевъ тамъ откроются всѣ пути и рынки, и иностранцы столь же удобно и спокойно будутъ торговать тамъ, какъ торгуютъ въ любой странѣ просвѣщенныхъ народовъ. Китайское правительство и до сихъ поръ не перестаетъ отстаивать насколько можетъ неприступность своей территоріи.

По государствамъ торговля китайскихъ портовъ распредѣлялась такимъ образомъ въ три послѣдніе годы, въ тысячахъ ланъ:

	1879 года		1880 года		1881 года	
	привозъ.	вывозъ.	привозъ.	вывозъ.	привозъ.	вывозъ.
Великобританія . .	20,333	26,125	21,881	27,824	23,738	22,731
Гонъ-Конгъ	29,641	16,403	30,253	16,609	31,190	17,661
Остъ-Индія . . .	24,677	550	20,706	1,106	26,819	494
Проч. англ. владѣнія	1,294	2,805	1,187	2,995	1,789	3,472
Соед. Штаты . . .	2,541	8,967	1,205	9,107	3,300	10,222
Проч. европейск. вл. (кромѣ Россіи). .	—	12	—	29	—	1,030
Россія (Черн. море)	1,750	10,152	2,297	12,892	2,473	9,806
» (Сибирь) . .	277	4,188	—	4,055	113	3,523
Японія	3,417	2,233	3,501	2,203	3,782	1,764
Проч. государства .	866	846	609	1,064	680	750
Всего .	84,796	72,281	81,639	77,884	93,884	71,453
Обратн. вывозъ .	2,569	—	2,346	—	1,973	—
Итогъ .	82,227	72,281	79,293	77,884	91,910	71,453

Роль различныхъ государствъ въ китайской торговлѣ выражается не въ одномъ только количествѣ покупаемыхъ и продаваемыхъ предметовъ. Еще болѣе выясняется она числомъ торговыхъ фирмъ разныхъ націй, принимавшихъ участіе въ активной торговлѣ съ Китаемъ.

Вотъ послѣднія свѣдѣнія о числѣ иностранныхъ фирмъ и резидентовъ въ открытыхъ портахъ Китая въ 1881 году:

	Торговыхъ домовъ.	Резидентовъ.
Англійскихъ	289	2,292
Нѣмецкихъ	50	408
Американскихъ	21	406
Испанскихъ	7	382
Японскихъ	18	311
Французскихъ	8	274
Русскихъ	17	71
Итальянскихъ	1	67
Шведско-норвежскихъ	1	65
Датскихъ	1	56
Австрійскихъ	1	54
Голландскихъ	2	20
Бельгійскихъ	—	6
Прочихъ	6	380
Итого . . .	422	4,792

Кромѣ вышеозначенныхъ цифръ оффиціальной статистики, не совсѣмъ точныхъ вслѣдствіе неизбѣжной контрабанды, для оцѣнки

оборотовъ китайской торговли и участія въ ней разныхъ націй и ихъ представителей служатъ отчеты консуловъ и нѣкоторыхъ торговыхъ домовъ. Появленіе этихъ отчетовъ объ иностранной торговлѣ въ Китаѣ возбуждаетъ, впрочемъ, всегда пренія о точности ихъ и о затрудненіи составлять подобные отчеты. Прежде это было дѣло легкое; торговали почти исключительно англичане, мѣста и предметы торговли были ограничены; теперь всѣ, и большія, и малыя націи стараются принимать участіе въ китайской торговлѣ, и отчеты англійскихъ консуловъ, составлявшіе прежде главный источникъ свѣдѣній, далеко уже не достаточны. Особенно затрудняетъ оцѣнка товаровъ, разнообразящихся нынѣ до множества мелочей, ввозимыхъ разными націями. Русскія фирмы въ Ханькоу, Фучау и Тянь-Цзинѣ также печатаютъ свои отчеты и періодическіе циркуляры, не всегда согласные съ оффиціальными данными.

Потому-то къ заключеніямъ о выгодности для той или другой націи торговать съ Китаемъ нужно относиться съ осторожностью. Во всякомъ случаѣ едва-ли кто будетъ спорить, что изъ всѣхъ державъ Англія, несмотря на обычные возгласы торговцевъ объ упадкѣ торговли при всякомъ малѣйшемъ колебаніи сбыта хлопчато-бумажныхъ тканей, извлекаетъ наиболѣе выгоды изъ торговли съ Китаемъ. Увеличеніе привоза жизненныхъ припасовъ и металлическихъ издѣлій больше всего замѣчается въ торговлѣ Англіи; если по бумажнымъ товарамъ произошло уменьшеніе требованія, невыгодное преимущественно для Англіи, то надобно имѣть въ виду увеличеніе привоза шерстяныхъ тканей. Что торговля Англіи съ Китаемъ дѣлается изъ году въ годъ прибыльнѣе для Англіи, свидѣтельствуетъ между прочимъ и то, что приплата монетой со стороны Англіи уменьшается постоянно. Еще должно замѣтить, что если Англія меньше выручаетъ на мануфактурныхъ товарахъ отъ пониженія цѣнъ, то и платитъ меньше за чай и шелкъ и, кромѣ того, получаетъ значительныя выгоды отъ продажи другихъ предметовъ: каменнаго угля, желѣза и издѣлій изъ онаго и свинца, особенно же отъ заказовъ на постройку судовъ и отъ сбыта всякаго рода машинъ, орудій и оружія, потому что Китай, какъ мы сказали, не перестаетъ развивать свои военныя сухопутныя и морскія силы. Когда раздаются жалобы на плохую будто-бы торговлю англичанъ въ Китаѣ, то можно навѣрное сказать, что эти жалобы идутъ отъ манчестерскихъ фабрикантовъ, а между тѣмъ въ публикуемыхъ отчетахъ объ этой

торговлѣ ясно оказывается, что въ торговлѣ Китая вообще съ иностранцами львиная доля принадлежитъ именно англичанамъ. Уже одинъ опіумъ представляетъ цѣнность до 50-ти милліоновъ рублей, да мануфактурныхъ издѣлій до сорока милліоновъ, не считая еще разумѣется того, что̀ входитъ контрабандой. Притомъ въ отчетахъ о ввозимыхъ товарахъ не показывается и того, что̀ доставляется по прямымъ заказамъ или покупкамъ самого китайскаго правительства въ Англіи.

Англичане занимаютъ первое мѣсто въ Китаѣ не только по прямой торговлѣ съ Англіей, но и также со своими заморскими владѣніями. Торговля Китая съ Остъ-Индіей имѣетъ особую важность, поэтому понятны попытки установить между обѣими странами желѣзнодорожное сообщеніе чрезъ Бирманію. До сихъ поръ всѣ усилія разбивались о безпорядки, ставшіе хроническимъ зломъ въ Бирманіи, но если Англія овладѣетъ хотя только верхнею частію Бирманіи, то непремѣнно построитъ желѣзную дорогу для прямаго сообщенія Остъ-Индіи съ Китаемъ, что несомнѣнно будетъ выгодно и для Китая, особенно для западныхъ его провинцій. Въ этомъ отношеніи замѣчательно, что даже высшіе сановники въ Китаѣ выражаютъ мнѣніе, будто для Китая было бы выгодно установить прямое сухопутное сообщеніе съ Остъ-Индіей, и если допущеніе опіума стало уже неизбѣжнымъ зломъ, то лучше получать его изъ Остъ-Индіи сухимъ путемъ, по одной желѣзной дорогѣ, гдѣ надзоръ гораздо легче, чѣмъ моремъ, гдѣ контрабанда съ судовъ можетъ производиться на лодкахъ въ тысячѣ различныхъ пунктовъ.

Проложеніе новаго торговаго пути въ Юнанъ, уже оправившійся отъ раззоренія причиненнаго низверженіемъ мусульманскаго царства пантаевъ, и вообще въ западныя провинціи Китая, чрезвычайно занимаетъ англичанъ; они считаютъ желѣзную дорогу необходимою, но не на Бхамо и Моменисъ, какъ предполагалось прежде, а, начавъ оную миль на двадцать выше Пангуна, вести чрезъ земли независимыхъ племенъ, живущихъ на сѣверъ отъ Сіама, и вывести ее на верховье рѣки Меконгъ или Камбоджа. Это направленіе считается потому болѣе выгоднымъ, что идетъ чрезъ земли народовъ весьма расположенныхъ къ торговлѣ и представляющихъ сами по себѣ значительный рынокъ; и во-вторыхъ, этою дорогой надѣются привлечь сильную эмиграцію китайцевъ въ англійскую Бирманію, въ которой есть много превосходныхъ земель, необработы-

ваемыхъ единственно по недостатку рабочихъ рукъ; наконецъ этимъ избѣгается всякое столкновеніе съ независимою Бирманіей.

Но если англичане продолжаютъ сохранять свое преобладающее положеніе, то вообще надо сказать, что въ расположеніи китайцевъ по отношенію къ иностранцамъ происходитъ въ послѣднее время какой-то переворотъ, и даже въ правительственныхъ сферахъ вліяніе Германіи усиливается. Китайцы начинаютъ довѣрять нѣмцамъ больше даже чѣмъ американцамъ, ибо давно тяготятся высокомѣріемъ англичанъ и самоуправствомъ янки. Германія, съ своей стороны, усиленно старается о распространеніи торговли въ Китаѣ, хотя относительно бумажныхъ тканей никакъ не можетъ соперничать съ Англіей. Германскія мануфактуры дѣлали въ послѣднее время всевозможныя усилія, чтобы вырабатывать шертинги и другія бумажныя ткани одинаковаго достоинства съ англійскими, а по цѣнѣ болѣе дешевой, однако же китайцы не польстились на дешевизну, находя, что онѣ не будутъ такъ прочны, какъ англійскія.

Изъ другаго рода произведеній нѣмецкіе торговые дома занимаются преимущественно ввозомъ военныхъ принадлежностей: оружія, торпедъ, патроновъ и пр.; нѣсколько фирмъ занимаются этимъ даже исключительно. Нѣмцы ввозятъ также машины и другія принадлежности для пароходовъ и для фабрикъ. Относительно же вывоза китайскихъ произведеній, чая и шелка, нѣмцы не могутъ конкуррировать ни съ Англіей, ни съ Соединенными Штатами, а относительно чая даже и съ Россіей. Можно сказать, что вывозъ чая нѣмецкими фирмами, съ каждымъ годомъ, скорѣе сокращается, и нѣмецкіе чайные торговцы, а особенно ввозящіе чай контрабандой въ Россію, предпочитаютъ получать его изъ вторыхъ рукъ изъ Лондона. Надобно замѣтить, что нѣмцы, кромѣ большихъ торговыхъ домовъ, имѣютъ въ Китаѣ много посредниковъ, распространяющихъ нѣмецкіе товары, частію въ качествѣ комиссіонеровъ, не принадлежащихъ собственно къ какой либо фирмѣ, а исполняющихъ порученія, кто бы ни давалъ ихъ, частію торгующихъ на свой собственный счетъ. Послѣдніе особенно скупаютъ, или съ аукціона, или прямо отъ владѣльцевъ товара, попорченный аваріями товаръ, который и распродаютъ по мелочамъ недостаточному классу. Поэтому хотя торговля Англіи несравненно обширнѣе, но нѣмцы изъ сношеній съ Китаемъ извлекаютъ болѣе барышей, чѣмъ англичане, и число торгующихъ въ Китаѣ нѣмцевъ быстро ростетъ.

Въ прошедшемъ году германское правительство обнародовало весьма обширную меморію о томъ, что необходимо для развитія германской торговли въ Китаѣ. Съ большою подробностью сообщаются въ этой запискѣ всѣ собранныя свѣдѣнія касательно того, какіе товары, до самыхъ мелочныхъ, могутъ имѣть сбытъ въ Китаѣ, и въ какихъ именно мѣстахъ; въ какихъ издѣліяхъ Германія можетъ имѣть преимущество предъ другими націями (напримѣръ, указано, что нѣмецкая желѣзная проволока предпочитается въ Китаѣ, по дешевизнѣ, англійской; то же сказано и о стали и вообще о желѣзѣ и желѣзныхъ издѣліяхъ); указано, какіе недостатки имѣютъ нѣкоторые нѣмецкіе товары и что нужно сдѣлать для улучшенія этихъ издѣлій; все изложено вполнѣ безпристрастно, не въ виду поощренія какой-либо отрасли на счетъ другой, а ради желанія быть полезнымъ для всѣхъ. Что же касается общихъ мѣръ, то меморія съ особенною настойчивостью указываетъ на необходимость устройства въ Китаѣ собственнаго германскаго банка и на установленіе срочнаго пароходства для постояннаго прямаго сообщенія Германіи съ Китаемъ. Оказывается, что и нѣмцы не менѣе русскихъ теряютъ отъ посредничества англійскихъ банковъ въ торговлѣ.

Американцы, т. е. граждане Соединенныхъ Штатовъ, и теперь занимаютъ въ Китаѣ выдающееся положеніе, третье мѣсто послѣ французовъ и нѣмцевъ, но торговля Америки еще выиграетъ отъ прорытія Панамскаго канала, который будетъ очень важенъ и для Китая и для Японіи, поставя съ ними въ прямыя сношенія восточныя промышленныя части Соединенныхъ Штатовъ. Если и теперь при направленіи товаровъ черезъ Панамскій перешеекъ, несмотря на двойную перегрузку при провозѣ по Панамской желѣзной дорогѣ, оказывается иногда болѣе выгоднымъ посылать товары этимъ путемъ, чѣмъ черезъ Суэзскій каналъ, то понятно насколько увеличатся удобство и дешевизна провоза при слѣдованіи непрерывнымъ морскимъ путемъ и безъ перегрузки.

Значительныя выгоды для американской торговли обѣщаетъ установленіе пароходной линіи отъ Шанхая до Портланда въ Орегонѣ, въ Соединенныхъ Штатахъ. Посредствомъ этой линіи и Сѣверной междуокеанской дороги сообщеніе съ Нью-Іоркомъ значительно ускоряется противъ сообщенія чрезъ Санъ-Франциско, да и провозъ дешевле, вслѣдствіе соперничества между

собою желѣзныхъ дорогъ въ Соединенныхъ Штатахъ. Въ Китаѣ съ особеннымъ интересомъ слѣдятъ и за постройкой Канадской желѣзной дороги, производимой усиленно при посредствѣ англійскихъ капиталовъ. Окончаніе этой дороги несомнѣнно произведетъ значительный переворотъ въ торговлѣ Китая, и особенно Японіи, для которыхъ онъ представитъ одинъ изъ кратчайшихъ и безопасныхъ путей для сношеній съ Европой.

Что касается французовъ, то единственный ихъ товаръ, который сбывается хорошо въ Китаѣ — это вина, потому что богатые китайцы считаютъ уже нынѣ обязанностью угощать европейцевъ поевропейски, съ неизбѣжнымъ шампанскимъ, къ которому и сами понемногу пріучаются; но и тутъ нѣмцы явились съ поддѣльными шампанскими. Можетъ быть и русскимъ слѣдовало бы попытаться открыть здѣсь сбытъ своимъ дешевымъ шампанскимъ: донскимъ и крымскимъ винамъ, которыя, судя по завезеннымъ въ Китай случайно образцамъ, очень понравились, равно какъ и ягодныя воды. Товары доставляемые изъ Франціи имѣютъ въ Китаѣ потребителями исключительно почти европейцевъ и американцевъ, и главнѣйше судовыя команды, доставляющія тѣмъ болѣе выгоды, что покупаютъ все на наличныя деньги. Трудно себѣ представить какую массу денегъ оставляютъ ежегодно военные эскадры разныхъ націй въ китайскихъ и японскихъ портахъ. Въ отпускной торговлѣ Китая французы занимаютъ видное мѣсто обширными покупками шелка.

Въ послѣднее время на китайскихъ рынкахъ появилась и Бельгія со своимъ товаромъ, желѣзными гвоздями и стекломъ, и съ успѣхомъ конкуррируетъ уже съ Англіей. Этого сорта товаръ требуется въ огромномъ количествѣ въ Китаѣ, и нельзя не подивиться, что Россія не дѣлаетъ до сихъ поръ никакихъ опытовъ сбыта въ Китай нѣкоторыхъ своихъ стеклянныхъ и хрустальныхъ произведеній. Бельгія же не только доставила свой товаръ, но и устраняетъ чужое посредничество, такъ какъ въ послѣднее время нѣсколько парусныхъ судовъ и пароходовъ прибыли въ Шанхай прямо изъ Антверпена.

Итальянское правительство обмѣнялось дипломатическими любезностями съ китайцами, припомнило даже венеціанца Марко Поло, чтобы доказать давность сношеній двухъ государствъ, но, несмотря на все это, очевидно, нѣтъ основаній для значительныхъ торговыхъ сношеній между Италіей и Китаемъ, и потому шанхайскіе и др. резиденты не очень тревожатся какимъ либо но-

вымъ соперничествомъ со стороны Италіи. Италія, какъ и Испанія, не употребляя чая и имѣя собственный шелкъ, мало нуждаются въ главныхъ произведеніяхъ Китая; да и сами не имѣютъ такихъ произведеній, которыми могли бы соперничать съ сѣверными европейскими націями. Испанія имѣетъ, правда, вина; но крѣпкія виноградныя вина, каковы испанскія, вовсе не требуются для Китая. И такъ, завязывая дипломатическія сношенія съ Италіей, Китай, очевидно, имѣлъ въ виду лишь политическіе разсчеты.

О положеніи, занимаемомъ русскими, мы будемъ говорить далѣе весьма подробно, здѣсь же для полноты очерка замѣтимъ, что, несмотря на то, что въ силу договоровъ, мы не обдѣлены правами по торговлѣ съ Китаемъ, сравнительно съ другими иностранцами, но положеніе наше тамъ гораздо болѣе скромное чѣмъ французовъ, нѣмцевъ и особенно англичанъ, которые являются въ Китай на собственныхъ корабляхъ, съ обширными капиталами и массою различныхъ мануфактуръ, тогда какъ мы являемся едва замѣтными продавцами, отдавая драгоцѣнные металлы за необходимые намъ китайскіе товары. Наша торговля въ общемъ оборотѣ китайской торговли не составляетъ $2^1/_2\%$, тогда какъ англійская достигаетъ 75, французская 10, германская 5%. Почему наша торговля поставлена въ Китаѣ въ такое невыгодное положеніе, рѣшить не трудно. Всѣ существующіе договоры приспособлены преимущественно для морской торговли, а мы на морѣ и у себя дома находимся въ рукахъ иностранцевъ. Затѣмъ у насъ нѣтъ двухъ важнѣйшихъ предметовъ привоза въ Китай—опіума и дешевыхъ мануфактурныхъ издѣлій, которыми завалены китайскіе рынки. Это не значитъ, однако, что наша торговля съ Китаемъ не можетъ подлежать значительному расширенію и навсегда должна оставаться въ зависимомъ, второстепенномъ положеніи.

ГЛАВА VIII.

Китай.

(Продолженіе).

Исторія русско-китайской торговли. — Возникновеніе сношеній, караваны въ Пекинъ, кяхтинскій торгъ, ихъ недостатки. — Открытіе русскими доступа во внутренній Китай и дозволеніе ввоза чая по европейской границѣ — Новѣйшіе договоры съ Китаемъ, ихъ выгоды и недостатки. — Чифуская конвенція.—Петербургскій трактатъ.

Изъ приведенныхъ выше цифръ торговаго оборота Китая видно было то скромное сравнительно участіе, которое принимаетъ въ китайской торговлѣ Россія, между тѣмъ, не говоря уже о сосѣдствѣ, объ общихъ границахъ на протяженіи нѣсколькихъ тысячъ верстъ, торговыя сношенія наши съ Китаемъ, по своей древности, далеко оставляютъ за собою сношенія почти всѣхъ другихъ европейскихъ народовъ. Объясненіе нашего крайне отсталаго положенія находится прежде всего въ историческихъ причинахъ. Говорить подробно объ исторіи русско-китайскихъ торговыхъ сношеній мы считаемъ, впрочемъ, излишнимъ, ибо этотъ предметъ весьма обстоятельно былъ разобранъ въ спеціальныхъ сочиненіяхъ Бантышъ-Каменскаго, Корсака, Трусевича и мн. другихъ, но намъ необходимо указать на важнѣйшіе фазисы нашихъ торговыхъ сношеній съ Китайской имперіей, которыя опредѣляютъ причины, задерживавшія успѣхи нашей торговли.

Теперь можно считать исторически доказаннымъ, что до 1653 года у насъ прямыхъ посольскихъ сношеній съ Китаемъ не было, что ни монголы, ни бухарцы, ни другіе, знакомые съ Китаемъ народы, китайскихъ товаровъ къ намъ не ввозили и что

вообще эти товары не были извѣстны въ Сибири. Только со времени, когда въ царствованіе Алексѣя Михайловича была сдѣлана неудачная попытка отправить изъ Тобольска посольство Байкова, для заведенія сношеній съ Китаемъ, русское населеніе вступило въ близкія отношенія съ вассальной страной Китая Монголіей. Первое время, до заключенія Головинымъ въ 1689 г. Нерчинскаго трактата, сношенія русскихъ съ монголами не регулировались никакими постановленіями, и торговля производилась совершенно свободно; по трактату для нея были назначены два пункта: Цурухайту и Кяхта. Съ этого же времени обнаружились ясно монопольныя стремленія правительства той эпохи. Дорогіе мѣха могли доставить царской казнѣ большія суммы, и правительство присвоило себѣ право исключительной торговли ими съ Китаемъ; отправляются казенные караваны въ Пекинъ. Такъ шло торговое дѣло и послѣ Буринскаго трактата 1727 г. Правительство, чтобы оставить за собою всѣ выгоды, запрещаетъ частнымъ торговцамъ и промышленникамъ продавать въ Китай соболей и даже покупать ихъ у инородцевъ, съ которыхъ оно собирало соболей въ видѣ ясака. Буринскимъ трактатомъ совершенно воспрещенъ былъ выѣздъ русскимъ купцамъ въ Китай, съ цѣлью уничтоженія всякаго соперничества съ казенной торговлей; имъ была воспрещена также покупка и продажа ревеня и, наконецъ, казна, для огражденія своихъ интересовъ, издала рядъ распоряженій, которыя совершенно убили торговлю частныхъ лицъ, а именно указами 1731, 1734, 1739 и 1752 годовъ воспрещался купцамъ торгъ всякими товарами, отправляемыми съ казенными караванами, а въ особенности мягкой рухлядью. Весь пушной звѣрь изъ Сибири, по преимуществу ясачный, перевозили сначала въ сибирскій приказъ, въ Москву, потомъ оттуда снова въ караванѣ онъ возвращался въ Сибирь и отправлялся въ Китай. Такимъ же образомъ, рухлядь, оказавшаяся почему-то негодною для карамановъ, отправлялась изъ Сибири въ приказъ и тутъ продавалась желающимъ, которые, находя ее годною, купивши, привозили опять въ Кяхту и продавали китайцамъ. Такъ понимались фискомъ въ то время торговыя выгоды страны.

Хотя еще въ 1719 г. былъ отправленъ въ Китай первый консулъ Лангъ съ караванами, для охраны ихъ въ пути и въ Китаѣ, «чтобы имъ нигдѣ, ни отъ кого, ни въ чемъ, и межъ ими никакихъ обидъ и ссоръ не было», но казенные караваны,

являясь въ Пекинъ, должны были, изъ страха за свои выгоды, становиться уступчивыми передъ требованіями китайскаго правительства, и тѣмъ еще болѣе усиливать надменность послѣдняго; отсюда же произошло и ослабленіе политическаго значенія Россіи въ Китаѣ. Китайское правительство сдѣлалось капризнымъ, требовательнымъ и безпрерывно нарушало правильный ходъ даже пограничной торговли; оно нѣсколько разъ запрещало и отправку каравановъ въ Пекинъ. Очевидно, что такой ходъ дѣла съ перваго же раза, убивалъ всякую энергію у частныхъ предпринимателей. Совѣтъ министровъ въ Пекинѣ принималъ нашего посланца Шокурова нагишемъ въ однихъ порткахъ, подъ предлогомъ жары, а относительно директора каравана Алексѣя Владыкина трибуналъ въ 1755 г. писалъ нашему сенату: «Алексѣй при торгахъ человѣкъ небывалой и глупой. Впредь отъ вашего сената съ караваномъ не присылать таковыхъ». Въ 1764 году, вслѣдствіе рѣзкаго протеста нашего правительства и просьбы китайскихъ купцовъ, торговля русскимъ передъ тѣмъ изъ-за пустяковъ запрещенная, была разрѣшена, подъ предлогомъ, что, «по закрытіи торга, россіяне весьма скучаютъ, я-жъ (т. е. богдыханъ) обо всѣхъ животныхъ вообще соболѣзную»!

Въ 1755 году былъ отправленъ послѣдній казенный караванъ въ Китай, такъ какъ въ 1762 году Екатерина II манифестомъ своимъ уничтожила ихъ вовсе. Китай былъ запертъ для Россіи и торговля начала сосредоточиваться на одномъ пограничномъ пунктѣ—слободѣ Кяхтѣ. Чего не удалось сдѣлать русскимъ: завести активную торговлю съ китайцами, перевести свою дѣятельность внутрь ихъ государства,—то сдѣлали послѣдніе. Крайняя уступчивость требованіямъ иноземцевъ обнаруживалась относительно не одного Китая, но другихъ странъ. До начала тридцатыхъ годовъ этого столѣтія, общество бухарцевъ заправляло не только внѣшней торговлей Россіи съ Средней Азіей, но имѣло въ своихъ рукахъ и внутреннюю торговлю Сибири, отъ Урала до Кяхты, и такое исключительное положеніе было пріобрѣтено имъ не побѣдой надъ русскими въ свободной торговой борьбѣ, а привиллегіями.

Такимъ образомъ, съ 1762 г,. съ уничтоженіемъ казенныхъ каравановъ, начинается новый періодъ китайской торговли — кяхтинскій. Самыя интересныя стороны этого періода: измѣненіе предметовъ торговли, правительственная регламентація ея и соперничество московскихъ и сибирскихъ купцовъ между собою.

Когда торговля велась казною, при посредствѣ пекинскихъ караванов, то взамѣнъ дорогихъ мѣховъ, мы вывозили изъ Китая предметы роскоши: фарфоръ, фаянсъ, золото и серебро, дорогія шелковыя матеріи, что, конечно, могло удовлетворять только потребностямъ высшихъ классовъ. Впрочемъ, китайскій торгъ уже въ прошломъ столѣтіи занималъ видное мѣсто въ торговлѣ Россіи: обороты его простирались до 7—9 милл. руб., казна получала до 700 т. руб. и болѣе. Во второй половинѣ XVIII стол. обороты русско-китайскаго торга составляли 7—9% всего торговаго оборота Россіи, въ азіатскомъ же торгѣ онъ занималъ первое мѣсто, именно 68%. Касательно таможенныхъ пошлинъ, доходъ отъ русской торговли съ Китаемъ составлялъ отъ 20 до 38% всего таможеннаго дохода. Золото и серебро вывозилось изъ Китая къ намъ въ большомъ количествѣ—до 500 пудовъ; въ 1728 году вывезено 566 п.; особенно много вывозилось драгоцѣнныхъ металловъ въ 30-хъ годахъ прошедшаго столѣтія во время войнъ китайцевъ и монголъ съ калмыками.

Съ 1768 г. обмѣнъ начинаетъ принимать характеръ, болѣе отвѣчающій народнымъ потребностямъ: китайка, бумажная даба и сахарный песокъ составляли главныя статьи привоза; хотя надо сказать, что и нѣсколько ранѣе, съ заселеніемъ Южной Сибири, шли изъ Китая даба и китайка, въ которыя одѣвалось все населеніе. Торговля мягкой рухлядью, перейдя въ частныя руки, получила быстрое развитіе въ теченіи второй половины XVIII в. Такъ, было отпущено бѣлокъ въ 1768 г. 3.000,000 шт., а въ 1810 году 10.000,000 штукъ.

Таковъ же былъ ходъ торговли и соболями, но послѣдній началъ уменьшаться ранѣе, чѣмъ торговля дешевыми пушными звѣрями. Съ этого же времени начинается все возрастающій ввозъ чая и происходитъ рѣзкій переворотъ въ торговлѣ Россіи съ Китаемъ. Чай сталъ предметомъ необходимости какъ для Сибири, такъ и для Европейской Россіи; къ торговлѣ имъ было привлечено сибирское и московское купечество. Къ началу XIX ст. требованіе со стороны Китая на пушнину начало уменьшаться, а ввозъ чая возросъ почти въ шесть разъ: въ 1750 году было привезено 7,000 п. кирпичнаго чая и 6,000 п. байховаго, въ 1781 г. привозъ того и другаго составлялъ 24,000 пудовъ, а въ 1810 году было привезено чая 75,000 пудовъ.

Нужно было отыскивать какой нибудь новый продуктъ въ обмѣнъ на чай; торговый балансъ не могъ тогда поддержи-

ваться вывозомъ золота и серебра, недостатокъ ихъ чувствовался даже во внутренней торговлѣ. Такой противовѣсъ былъ найденъ въ мануфактурахъ. Еще въ 1768 году, а можетъ быть и ранѣе, начало отпускаться изъ Сибири крестьянское сукно, ежегодно отъ 50 до 100,000 арш., къ этому вскорѣ присоединено было и до 1.000,000 арш. иностраннаго сукна. До 1819 г. въ нашемъ сбытѣ преобладало прусское сукно, такъ что изъ 900,000 арш., промѣнянныхъ тогда въ Кяхтѣ, $^{8}/_{9}$ было сукна прусскаго. Становилась ясною необходимость—развить суконное производство въ самой Россіи. На помощь явился запретительный тарифъ 1822 г., впрочемъ, мало помогшій русскому суконному производству въ первое время, такъ какъ до 1831 г. польское сукно препятствовало этому. Но въ 1845 г., въ числѣ 1.525,155 арш., отпущенныхъ черезъ Кяхту въ Китай, не было уже ни одного аршина сукна иностраннаго. Такое же вліяніе оказалъ тарифъ 1822 г. и на торговлю плисомъ, который первоначально привозился изъ Англіи, а въ 1848 г. всѣ 2.186,287 арш., вывезенныхъ изъ Кяхты въ Китай, были уже приготовлены на русскихъ фабрикахъ. Мягкая рухлядь теряла между тѣмъ все болѣе и болѣе свое значеніе по отношенію къ другимъ вывознымъ товарамъ.

Китайскій чай продавался въ московскихъ лавкахъ еще до возникновенія непосредственной торговли между русскими и китайцами, т. е. до заключенія Нерчинскаго трактата. Казакъ Тюменецъ, посланный въ Монголію въ 1616 году, первый изъ русскихъ познакомился съ чаемъ: «пили, говоритъ онъ, молоко топленое съ масломъ, а въ немъ листье невѣдомо какое», «а иное листье красное невѣдомо какое». Въ 1638 году, русскій посолъ Старковъ у брата Алтынъ-хана монгольскаго пилъ какую-то жидкость и писалъ: «называютъ эту жидкость чай, но не знаю, листья ли это деревъ или трава; ихъ варятъ въ водѣ и примѣшиваютъ немного молока». Когда Михаилу Ѳеодоровичу ханъ хотѣлъ послать въ подарокъ 200 бахчей чая, то Старковъ сказалъ, что этотъ товаръ русскимъ неизвѣстенъ и ни къ чему негоденъ. Позднѣе чай получался изъ Кяхты въ количествѣ нѣсколькихъ сотъ тысячъ фунтовъ, а въ 1800 г. спросъ на него превысилъ $2^{1}/_{2}$ милліона фунтовъ и постоянно возрасталъ. Такъ какъ изъ свѣдѣній, собиравшихся по распоряженію графа Сперанскаго и Тимковскимъ (торговымъ агентомъ при пекинской духовной миссіи), оказывалось, что кромѣ

развитія сбыта мануфактурныхъ издѣлій перевозка кяхтинскихъ товаровъ доставляла сподручный заработокъ сибирскому населенію, то правительство рѣшилось поощрять кяхтинскую торговлю. Съ этою цѣлью въ 1823 г. воспрещено было ввозить въ Россію чай моремъ и вообще черезъ Западную Европу. Затѣмъ въ Кяхтѣ покупалось для Россіи болѣе 6 милл. фунт. чаю въ годъ, причемъ таможенной пошлины платилось въ казну по 40 коп. съ фунта чернаго чая и по 70 коп. съ цвѣточнаго, почему, по мнѣнію нашихъ государственныхъ людей, пренебрегать Кяхтой ради стремленія распространить русскую торговлю по всѣмъ китайскимъ владѣніямъ представлялось несоотвѣтственнымъ. Къ 1851 году, изъ вывозимыхъ изъ Китая товаровъ бумажные и шелковые товары составляли уже не болѣе 1%, а чай 93%.

И въ кяхтинскій періодъ происходили не только колебанія въ торговлѣ, но и неоднократные перерывы ея со стороны китайцевъ, вслѣдствіе политическихъ неудовольствій и торговыхъ столкновеній. Еще въ прошедшемъ столѣтіи китайцамъ, торговавшимъ въ Кяхтѣ, дана была отъ своего правительства инструкція, предписывавшая имъ дѣйствовать между собою съ общаго согласія, установлять цѣны своимъ и русскимъ товарамъ и опредѣлять количество китайскихъ товаровъ для Кяхты. Китайцы строго соблюдали требованія инструкціи и, конечно, тѣ, которые торговали въ Кяхтѣ, были отъ того въ выигрышѣ. Подобная форма торговли соблазнила и русскихъ купцовъ, и они стали хлопотать объ учрежденіи между собою такого же общества, такъ какъ они чувствовали на себѣ вредъ отъ взаимнаго соперничества лицъ, торгующихъ въ Кяхтѣ. Заводились и ранѣе общества, которыхъ было до шести, но они не съумѣли монополизировать торговлю въ своихъ рукахъ, хотя подобное стремленіе могло найти поддержку и въ правительствѣ, ибо еще съ 1728 по 1740 г. римскій еврей Самсонъ, консулъ Лангъ и графъ Остерманъ проектировали составить для кяхтинской торговли компанію на подобіе Остъ-Индской. Взаимныя жалобы русскихъ купцовъ заставили наконецъ правительство обратить вниманіе на дурной ходъ торговли, и оно издало уставъ 1800 г. Уставъ этотъ ограничивалъ конкурренцію и обращалъ въ законъ прежнее добровольное установленіе цѣнъ на товары русскихъ купцовъ. Новый уставъ не достигъ однако цѣли: слишкомъ много было лицъ, интересамъ которыхъ онъ вредилъ, а потому и не было недостатка въ желаніи и ловкости обходить его.

Прежде всего соперничество существовало между сибирскими и московскими купцами. Сибирское купечество являлось въ Кяхтѣ съ пушнымъ товаромъ въ обмѣнъ на чай. Товаръ этотъ на рынкахъ Китая не встрѣчалъ конкуррентовъ, а потому и цѣна на него всегда была довольно постоянною. Напротивъ, купечество московское предлагало въ обмѣнъ фабрикаты, сперва иностранные, а потомъ и свои; но свои фабрикаты встрѣчали въ Китаѣ соперниковъ въ иностранныхъ товарахъ, особенно начиная съ 1842 года, когда англичане силою открыли себѣ порты; отсюда рядъ колебаній въ цѣнахъ на русскіе плисъ и сукно, и подчасъ упадокъ цѣнъ на нихъ до того, что въ Пекинѣ они продавались на 32% дешевле стоимости на мѣстѣ! Чтобы возмѣщать подобныя потери, московскимъ купцамъ оставалось возвышать по возможности продажную цѣну чая, и если-бы это имъ удавалось всегда, то потерь отъ такого ненормальнаго явленія могло и не быть; но соперничество сибирскихъ купцовъ, имѣвшихъ возможность продавать чай дешевле московскихъ, наносило послѣднимъ значительный вредъ. Чтобъ избѣжать потерь, крупнымъ торговцамъ оставалось прибѣгать къ какимъ бы то ни было средствамъ; и вотъ они старались прежде всего оттянуть время расторжекъ въ Кяхтѣ съ января и февраля на мартъ, надѣясь тѣмъ убить торговлю пушниной. Разсчетъ ихъ основывался на томъ, что такое оттягиваніе расторжекъ принуждало долго хранить пушнину до сбыта, что могло портить ее болѣе, чѣмъ всякій другой товаръ; да, кромѣ того, она должна была запаздывать приходомъ своимъ въ Калганъ, гдѣ выдѣлка ея должна была оканчиваться весной, до наступленія жаровъ. Такія средства нисколько однако не помогли московскимъ купцамъ, ибо на сторонѣ ихъ противниковъ оказались такія естественныя преимущества, которыя перевели большую часть торговли въ ихъ руки. Въ то время, какъ число московскихъ купцовъ съ ихъ оборотами уменьшалось, число сибирскихъ купцовъ и обороты ихъ возрастали.

Чему же можетъ научить насъ изложенный ходъ кяхтинской торговли? Торговля, очевидно, во все время своего существованія шла совершенно ложнымъ путемъ. Кому изъ чайныхъ торговцевъ неизвѣстны злоупотребленія кяхтинской торговли, «хожденіе на совокъ», «доеніе» цибиковъ, контрабанда «ёрговъ» и мошенничество въ перевозкѣ чая, кутежи «ногтей» (обозныхъ приказчиковъ), воровство «лежней» (обозныхъ сторожей), гра-

бежи по большой дорогѣ, затрудненія въ «гоньбѣ на безконныхъ», т. е. въ срочной доставкѣ чая на Ирбитскую и Мензелинскую ярмарки, общины «дружковъ» и т. д. и т. д. Перевозка цибика чая изъ Маймачина до Москвы—это цѣлая эпопея, столько тутъ было разныхъ злоупотребленій, затрудненій и опасностей для торговли. За все это расплачивались русскіе потребители.

Въ это время въѣздъ въ Китай, или точнѣе въ Пекинъ, нашихъ соотечественниковъ, въ лицѣ только немногихъ членовъ духовной миссіи, происходилъ подъ строгимъ контролемъ со стороны тамошней полиціи; а ни одинъ изъ нашихъ торговцевъ не смѣлъ не только вступить на землю Китая, но даже и въ Кяхтѣ, единственномъ уголкѣ, гдѣ происходили наши торговыя сношенія съ китайцами, встрѣчалъ множество преградъ въ разнообразныхъ устарѣлыхъ регламентаціяхъ, очень стѣснявшихъ торговлю. Новыя правила о кяхтинской торговлѣ, изданныя въ 1855 году, немного измѣнили означенныя стѣсненія. Это конечно вліяло на высокія цѣны чая въ Россіи. Наши же сосѣди, китайцы въ Маймачинѣ, тѣми же самыми регламентаціями были поставлены въ привиллегированное и сравнительно съ русскими чрезмѣрно прибыльное положеніе. Мало того, даже и во внутренней торговлѣ Сибири мы не знали простора, ибо были отрѣзаны, благодаря китайцамъ, захватившимъ въ концѣ XVII вѣка Амуръ, отъ сообщенія съ Восточнымъ Океаномъ. Наша же дипломатія хотя и пыталась заговорить объ этомъ въ 1754, 1805 и 1830 годахъ, но поступала такъ робко, что дѣло не двигалось до 1850—1851 г., когда Н. Н. Муравьевъ занялъ устье Амура безъ переговоровъ съ китайцами.

Время однако взяло свое. За послѣднія тридцать лѣтъ Россія постепенно добилась отъ Китая цѣлаго ряда уступокъ. Эти уступки выразились: въ 1851 году въ Кульджинскомъ договорѣ, открывшемъ намъ рынки въ Кульджѣ и въ Чугучакѣ и облегчившемъ сношенія съ Западнымъ Китаемъ, возникшія еще въ концѣ XVIII столѣтія; въ 1858 году въ Айгунскомъ договорѣ, благодаря которому мы пріобрѣли обширный Амурскій край; въ томъ же году, въ Тянь-цзинскомъ договорѣ, и особенно въ дополнительномъ Пекинскомъ договорѣ въ 1860 году, когда, оказывая доброжелательное посредничество между Китаемъ съ одной стороны, Англіей и Франціей съ другой, мы достигли того, что для нашей торговли въ Китаѣ были открыты всѣ рынки, уже

открытые для Англіи и нѣкоторыхъ другихъ державъ, а именно: Шанхай, Нинпо, Фучау, Амой, Кантонъ, Тайвань-фу и Цюнь-чжоу. Затѣмъ послѣдующими переговорами мы получили еще нѣкоторыя льготы для торговли въ Китаѣ, лучшее устройство почтоваго сообщенія и т. п. Всѣ эти успѣхи пріобрѣтались Россіей исключительно дипломатическимъ путемъ.

Вотъ постановленія Тянь-цзинскаго трактата, заключеннаго графомъ Путятинымъ, касающіяся собственно торговыхъ сношеній:

Ст. 3. Торговля Россіи съ Китаемъ отнынѣ можетъ производиться не только сухимъ путемъ въ прежнихъ пограничныхъ мѣстахъ, но и моремъ. Русскія купеческія суда могутъ приходить для торговли въ слѣдующіе порты: Шанхай, Нин-бо, Фуч-жоу-фу, Ся-мынь, Гуандунъ, Тайвань-фу на островѣ Формозѣ, Цюн-чжоу на островѣ Хайнанѣ, и въ другія открытыя мѣста для иностранной торговли.

Ст. 4. Въ торговлѣ сухопутной впредь не должно быть никакихъ ограниченій относительно числа лицъ въ ней участвующихъ, количества привозимыхъ товаровъ, или употребляемаго капитала. Въ торговлѣ морской и во всѣхъ подробностяхъ ея производства, какъ-то: представленіи объявленій о привезенныхъ товарахъ, уплатѣ якорныхъ денегъ, пошлинъ по дѣйствующему тарифу и т. п., русскія купеческія суда будутъ сообразоваться съ общими постановленіями объ иностранной торговлѣ въ портахъ Китая. За контрабандную торговлю, русскіе подвергаются конфискаціи свезенныхъ товаровъ.

Ст. 5. Во всѣ означенные порты Россійское правительство имѣетъ право по своему желанію назначать консуловъ. Для наблюденія за порядкомъ со стороны русскихъ подданныхъ, пребывающихъ въ открытыхъ портахъ Китая, и для поддержанія власти консуловъ, оно можетъ посылать въ нихъ свои военныя суда. Порядокъ сношеній между консулами и мѣстными властями, отведеніе удобной земли для постройки церквей, домовъ и складочныхъ магазиновъ, покупка земли русскими у китайцевъ по взаимному соглашенію и другіе подобнаго рода предметы, касающіеся обязанностей консуловъ, будутъ производиться на основаніи общихъ правилъ, принятыхъ китайскимъ правительствомъ въ разсужденіи иностранцевъ.

Ст. 6. Если бы русское военное или купеческое судно подверглось крушенію у береговъ Китая, то мѣстныя власти обязаны немедленно распорядиться о спасеніи погибающихъ, имущества, товаровъ и самаго судна. Они также должны принимать всѣ мѣры, чтобы спасенные люди, имущество ихъ и товары были доставлены въ ближайшій изъ открытыхъ портовъ, гдѣ находится русскій консулъ, или агентъ какой либо націи дружественной Россіи, или наконецъ на границу, если это будетъ удобнѣе сдѣлать. Издержки, употребленныя на спасеніе людей и товаровъ, будутъ уплачены впослѣдствіи по распоряженію русскаго правительства. Въ случаѣ если русскимъ купеческимъ или военнымъ судамъ встрѣтится надобность во время ихъ плаванія у береговъ китайскихъ исправить поврежденія, запастись водою или свѣжею провизіею, то они могутъ заходить для этого и въ не открытые для торговли порты Китая и пріобрѣтать все нужное по добровольно условленнымъ цѣнамъ, и безъ всякихъ препятствій со стороны мѣстнаго начальства.

Ст. 7. Разбирательство всякаго дѣла между русскими и китайскими подданными въ мѣстахъ, открытыхъ для торговли, не иначе должно производиться китайскимъ начальствомъ какъ сообща съ русскимъ консуломъ или

лицемъ, представляющимъ власть Россійскаго правительства въ томъ мѣстѣ. Въ случаѣ обвиненія русскихъ въ какомъ либо проступкѣ или преступленіи, виновные судятся по русскимъ законамъ. Равно и китайскіе подданные за всякую вину или покушеніе на жизнь или собственность русскихъ, будутъ судиться и наказываться по постановленіямъ своего государства. Русскіе подданные, проникнувшіе внутрь Китая и учинившіе тамъ какой либо проступокъ или преступленіе, должны быть препровождены для сужденія ихъ и наказанія по русскимъ законамъ на границу или въ тотъ изъ открытыхъ портовъ, въ которомъ есть русскій консулъ.

Ст. 11. Для правильныхъ сношеній между Россійскимъ и Китайскимъ правительствами, равно какъ и для потребностей Пекинской Духовной Миссіи учреждается ежемѣсячное легкое почтовое сообщеніе между Кяхтою и Пекиномъ. Китайскій курьеръ будетъ отправляться въ опредѣленное число каждаго мѣсяца изъ Пекина и изъ Кяхты, и долженъ не болѣе какъ черезъ пятнадцать дней доставлять посланныя съ нимъ бумаги и письма въ одно изъ означенныхъ мѣстъ. Сверхъ того, чрезъ каждые три мѣсяца или четыре раза въ годъ, будетъ отправляться тяжелая почта съ посылками и вещами, какъ изъ Кяхты въ Пекинъ, такъ и обратно, и для слѣдованія оной опредѣляется мѣсячный срокъ. Всѣ издержки по отправленію какъ легкихъ, такъ и тяжелыхъ почтъ будутъ поровну уплачиваться Русскимъ и Китайскимъ правительствами.

Ст. 12. Всѣ права и преимущества политическія, торговыя и другаго рода, какія впослѣдствіи могутъ пріобрѣсть государства, наиболѣе благопріятствуемыя Китайскимъ правительствомъ, распространяются въ то же время и на Россію, безъ дальнѣйшихъ съ ея стороны по симъ предметамъ переговоровъ.

Постановленія Пекинскаго трактата, заключеннаго графомъ Игнатьевымъ, въ торговомъ отношеніи только развиваютъ предыдущія статьи. Вотъ постановленія, относящіяся до торговыхъ правъ русскихъ:

Ст. 5. Русскимъ купцамъ, сверхъ существующей торговли на Кяхтѣ, предоставляется прежнее право ѣздить для торговли изъ Кяхты въ Пекинъ. По пути, въ Ургѣ и Калганѣ, имъ дозволяется также торговать, не открывая оптовой продажи. Въ Ургѣ Русскому правительству предоставляется право имѣть консула, съ нѣсколькими при немъ людьми и на свой счетъ выстроить для него помѣщеніе. Китайскимъ купцамъ, если они пожелаютъ, также дозволяется отправляться для торговли въ Россію. Русскіе купцы имѣютъ право ѣздить для торговли въ Китай во всякое время, только въ одномъ и томъ же мѣстѣ ихъ не должно быть болѣе двухъ сотъ человѣкъ, притомъ они должны имѣть билеты отъ своего пограничнаго начальства, въ которыхъ обозначается: имя караваннаго старшины, число людей, при караванѣ состоящихъ, и мѣсто, куда слѣдуетъ караванъ. Во время пути купцамъ дозволяется покупать и продавать все, по ихъ усмотрѣнію. Всѣ дорожныя издержки относятся на счетъ самихъ купцовъ.

Ст. 6. Въ видѣ опыта открывается торговля въ Кашгарѣ, на тѣхъ же самыхъ основаніяхъ, какъ въ Или и Тарбагатаѣ. Въ Кашгарѣ Китайское правительство отводитъ въ достаточномъ количествѣ землю для постройки факторіи, со всѣми нужными при ней зданіями для жилища и склада товаровъ, церкви и т. п., а также мѣсто для кладбища, и, по примѣру Или и Тарбагатая,—мѣсто для пастбища. Китайское правительство не отвѣчаетъ за разграбленіе русскихъ купцовъ, торгующихъ въ Кашгарѣ, въ томъ случаѣ,

когда грабежъ будетъ произведенъ людьми, вторгнувшимися изъ за линіи китайскихъ карауловъ.

Ст. 7. Какъ русскіе въ Китаѣ, такъ и китайскіе подданные въ Россіи, въ мѣстахъ открытыхъ для торговли, могутъ заниматься торговыми дѣлами совершенно свободно, безъ всякихъ стѣсненій со стороны мѣстнаго начальства, посѣщать также свободно, и во всякое время—рынки, лавки, дома мѣстныхъ купцовъ, продавать и покупать разные товары оптомъ или въ розницу, на деньги, или посредствомъ мѣны, давать и брать въ долгъ по взаимному довѣрію. Срокъ пребыванія купцовъ въ мѣстахъ, гдѣ производится торговля, не опредѣляется, а зависитъ отъ ихъ собственнаго усмотрѣнія.

Ст. 8. Русскіе купцы въ Китаѣ, а китайскіе въ Россіи состоятъ подъ особымъ покровительствомъ обоихъ правительствъ. Для наблюденія за купцами и предотвращенія могущихъ возникнуть между ними и мѣстными жителями недоразумѣній, Русское правительство, на основаніи правилъ, принятыхъ для Или и Тарбагатая, можетъ назначить теперь же своихъ консуловъ въ Кашгаръ и Ургу. Китайское правительство, равнымъ образомъ, можетъ, если бы пожелало, назначать своихъ консуловъ въ столицахъ и другихъ городахъ Россійской Имперіи. Консулы того и другаго государства помѣщаются въ домахъ, устроенныхъ на счетъ ихъ правительствъ. Впрочемъ, имъ не запрещается, по собственному усмотрѣнію, нанимать для себя квартиры у мѣстныхъ жителей. Въ сношеніяхъ съ мѣстнымъ начальствомъ, консулы обоихъ государствъ, на основаніи второй статьи Тянь-цзинскаго трактата, соблюдаютъ совершенное равенство. Всѣ дѣла, касающіяся купцовъ того и другаго государства, разбираются ими по взаимному соглашенію; проступки же и преступленія должны судиться, какъ сказано въ седьмой статьѣ Тянь-цзинскаго договора, по законамъ того государства, подданнымъ котораго окажется виновный. Споры, иски и тому подобныя недоразумѣнія, возникающія между купцами при торговыхъ сдѣлкахъ, предоставляется рѣшать самимъ купцамъ посредствомъ выбранныхъ изъ своей среды людей; консулы же и мѣстное начальство только содѣйствуютъ примиренію, но не принимаютъ на себя отвѣтственности по искамъ. Купцы того и другаго государства, въ мѣстахъ, гдѣ дозволена торговля, могутъ вступать между собою въ письменныя обязательства, по случаю заказа товаровъ, найма лавокъ, домовъ и т. п. и предъявлять ихъ для засвидѣтельствованія въ консульство и мѣстное правленіе. Въ случаѣ неустойки по письменному обязательству, консулъ и мѣстное начальство принимаютъ мѣры къ побужденію исполнить обязательство въ точности. Дѣла, не касающіяся торговыхъ между купцами сдѣлокъ, напримѣръ споры, жалобы и проч. разбираются консуломъ и мѣстнымъ начальствомъ, по общему соглашенію; виновные же наказываются по законамъ своего государства. Въ случаѣ укрывательства русскаго подданнаго между китайцами, или побѣга его внутрь страны, мѣстное начальство, по полученіи о томъ извѣщенія отъ русскаго консула, немедленно принимаетъ мѣры къ отысканію бѣжавшаго, а по отысканіи немедленно представляетъ его въ русское консульство. Подобныя мѣры равнымъ образомъ должны быть соблюдаемы и въ отношеніи китайскаго подданнаго, скрывшагося у русскихъ, или бѣжавшаго въ Россію. Въ преступленіяхъ важныхъ, какъ-то: убійствѣ, грабежѣ съ нанесеніемъ опасныхъ ранений, покушеніи на жизнь другаго, злонамѣренномъ поджогѣ и т. п., по произведеніи слѣдствія, виновный, если онъ будетъ русскій, отсылается въ Россію для поступленія съ нимъ по законамъ своего государства, а если китайскій, то наказаніе его производится,—или начальствомъ того мѣста, гдѣ учинено преступленіе, или, если того потребуютъ государственныя постановленія, виновный для наказанія отправляется въ другой городъ, или область.

Ст. 12. На основаніи одиннадцатой статьи Тянь-цзинскаго договора, отправляемыя по казенной надобности изъ Кяхты въ Пекинъ и обратно, легкія и тяжелыя почты, будутъ отходить въ слѣдующіе сроки: легкія—каждый мѣсяцъ однажды изъ того и другаго мѣста; а тяжелыя,—изъ Кяхты въ Пекинъ—каждые два мѣсяца однажды; а изъ Пекина въ Кяхту каждые три мѣсяца однажды. Легкія почты, до мѣста назначенія, должны идти никакъ не болѣе двадцати, а тяжелыя—не болѣе сорока дней. Съ тяжелою почтою посылается одновременно не болѣе двадцати ящиковъ, вѣсомъ каждый не болѣе ста двадцати китайскихъ фунтовъ (гиновъ),—четырехъ пудовъ. Легкія почты должны быть отправляемы въ тотъ же день, въ который будутъ доставлены; при промедленіи въ семъ случаѣ, должно быть производимо строгое изслѣдованіе и взысканіе. Отправляемый съ легкими и тяжелыми почтами почталіонъ, въ проѣздъ чрезъ Ургу, долженъ заѣзжать въ русское консульство, отдавать адресованныя къ проживающимъ тамъ лицамъ и принимать равнымъ образомъ адресованныя ими письма и посылки. При отправленіи тяжелыхъ почтъ должны составляться накладныя посылаемыхъ ящиковъ. Въ накладныхъ точно обозначается: время отправленія, число ящиковъ и общій вѣсъ ихъ. Частный вѣсъ каждаго ящика долженъ быть обозначаемъ на самой обшивкѣ ящика и писаться русскими цифрами, съ переводомъ ихъ на монгольскій или китайскій счетъ. Если бы русскіе купцы по своимъ торговымъ дѣламъ нашли нужнымъ учредить, на свой счетъ, для пересылки писемъ или перевоза товаровъ, почту, то, для облегченія казенныхъ почтъ, сіе имъ дозволяется. При устройствѣ почтоваго сообщенія, купцы должны только предварить мѣстное начальство, для полученія отъ него согласія.

Наше купечество поспѣшило воспользоваться предоставленными ему правами. Этому содѣйствовали еще не столько открытіе доступа въ Китай, сколько допущеніе въ 1861 году привоза чая черезъ европейскую границу Россіи. Мѣра сія въ свое время вызвала много жалобъ, но она была безусловно необходима. Мы уже говорили, какъ кяхтинскіе купцы, чтобы не уронить своихъ дѣлъ, пользуясь воспрещеніемъ ввозить въ Россію чай черезъ Западную Европу, уступали китайцамъ русскіе товары дешевле тѣхъ цѣнъ, какія сами платили на фабрикахъ, а полученный въ обмѣнъ чай продавали дорого, выручая весь барышъ на русскихъ его потребителяхъ. При такомъ положеніи чайной торговли контрабандный ввозъ чая въ Россію оказывался очень прибыльнымъ и по разсчету купцовъ достигалъ до 7 милліоновъ фунтовъ ежегодно, т. е. болѣе $^1/_3$ всего количества чая, расходившагося въ Россіи. Для сокращенія контрабанды кяхтинскіе купцы неоднократно просили даже установить бандерольную продажу чая. Но русское правительство, много лѣтъ поддерживавшее Кяхту, не желало создавать въ ней вѣчную монополію для обогащенія нѣсколькихъ крупныхъ комерсантовъ. Къ тому же послѣ открытія для русскихъ чайныхъ рынковъ Внутренняго Китая было нецѣлесообразно ставить ихъ въ непремѣнную зависимость отъ Кяхты.

Поэтому, по настоянію графа Блудова, и послѣдовало разрѣшеніе вновь ввозить въ Россію чай повсемѣстно, съ платою пошлинъ по 30 коп. съ фунта при сухопутной доставкѣ черезъ европейскую границу, по 15 к. с. черезъ азіятскую и 35 к. с. при ввозѣ моремъ. Купцы, извлекавшіе изъ кяхтинской торговли огромные для себя барыши, не хотѣли оставить однако прибыльное для нихъ дѣло, и въ первый разъ, сбросивъ россійскую лѣнь и апатію, рѣшились, воспользовавшись льготами, выхлопотанными гр. Н. П. Игнатьевымъ для русской торговли внутри Китая, послать своихъ приказчиковъ на внутренніе китайскіе рынки. Благодаря удачному выбору лицъ, опытъ удался. Хотя сбытъ русскихъ товаровъ въ Китай не развился, а теперь почти окончательно упалъ, но закупка и приготовленіе чаевъ на мѣстѣ производства дали значительныя прибыли. Посланные приказчики образовали, по примѣру англичанъ, комиссіонные дома, которые и оперируютъ на денежныя средства, доставляемыя крупными чайными торговцами въ Москвѣ, Казани, Кунгурѣ, Иркутскѣ и Кяхтѣ, нажившимися на кяхтинской монополіи. Русскіе водворились сначала въ Калганѣ, Тянь-цзинѣ и Ханькоу, а въ послѣднее время распространили свои операціи и на Фучау и Цзюцзянь. Важнѣйшимъ изъ всѣхъ этихъ пунктовъ для русской чайной торговли остается Ханькоу, гдѣ русскіе пріобрѣтаютъ большую часть черныхъ байховыхъ чаевъ, отправляемыхъ въ Россію, и лично приготовляютъ на собственныхъ фабрикахъ кирпичный чай, расходящійся въ Сибири и Восточной Россіи. Недавно еще русскіе имѣли заведенія внутри страны для приготовленія и байховыхъ чаевъ, но оставили это дѣло за невозможностью соперничать съ китайцами, поощренными особенно тѣмъ обстоятельствомъ, что съ русскихъ требовалось двойная пошлины, ибо китайское правительство находило учрежденіе русскихъ фабрикъ противнымъ трактатамъ. Кяхта естественно потеряла свое прежнее значеніе и сдѣлалась второстепеннымъ рынкомъ, большая часть ея прежнихъ оборотовъ стала достояніемъ нашихъ купцовъ въ китайскихъ портахъ.

На такой переворотъ болѣе всего имѣло вліяніе пораженіе Китая англо-французами, но нельзя не отдать справедливости и нашимъ дипломатамъ. Заслуги ихъ, говоритъ г. Скачковъ—одинъ изъ самыхъ глубокихъ у насъ знатоковъ Китая и принесшихъ наиболѣе пользы русской торговлѣ своею продолжительной службой въ этой странѣ по дипломатической части—еще болѣе опредѣлились

бы, если бы разобрать находящіеся въ архивѣ пекинскаго министерства иностранныхъ дѣлъ документы. «Въ исторіи международныхъ сношеній документы эти несомнѣнно займутъ видное мѣсто и бросятъ свѣтъ на тѣ способы воздѣйствія на китайское правительство, какими руководствовались иностранныя державы для пріобрѣтенія правъ въ Китаѣ. Каждый шагъ въ Китаѣ взятъ съ бою, но бои бывали неоднородны. Англія дѣйствовала по преимуществу пушками; Россія исключительно дипломатіей... Всѣ пріобрѣтенія были нами сдѣланы вполнѣ миролюбиво. Не смотря на извѣстную настойчивость китайскаго правительства и крайнюю его скупость даже къ обѣщаніямъ, а тѣмъ болѣе къ уступкамъ, и не смотря на то, что наши представители никогда не находили ни сочувствія, ни содѣйствія, а напротивъ встрѣчали противодѣйствія со стороны иноземныхъ представителей въ Китаѣ, мы умѣли ладить и хотя медленно, но удачно достигали желаемыхъ результатовъ»...

Мы никогда не воевали съ китайцами, хотя сосѣдямъ поссориться было очень легко; между тѣмъ мы не отстали ни отъ кого, даже отъ англичанъ, въ пріобрѣтеніи въ Китаѣ правъ для торговли. И еще вопросъ, какой путь былъ легче. Хорошо вооруженные фрегаты быстро дѣйствовали на невоинственныхъ китайцевъ. А переговоры, даже при болѣе или менѣе счастливомъ выборѣ дипломатовъ, были крайне тяжелы, при отличныхъ дипломатическихъ способностяхъ китайцевъ. Наши дипломаты не мало перепортили своей крови, чтобы переломить настойчивое упорство китайскихъ дипломатовъ. «Я не могу забыть, говоритъ г. Скачковъ, характеристическаго отвѣта, полученнаго въ Пекинѣ лѣтъ десять тому назадъ однимъ изъ европейскихъ дипломатовъ, добивавшимся для своихъ соотечественниковъ, торгующихъ въ Китаѣ, исполненія справедливаго требованія, въ какомъ китайскіе министры отказывали въ своихъ депешахъ. Онъ выразился, что при подобныхъ условіяхъ его соотечественникамъ невозможно и торговать въ Китаѣ. Министры отвѣтили: «да, правда; пусть бы они и не торговали у насъ».

Во всякомъ случаѣ, не смотря на открытіе намъ доступа въ Китай, не смотря на свое продолжительное существованіе, русская торговля съ Китаемъ еще далеко не окрѣпла. Наиболѣе самостоятельности выпадало на ея долю, пока она обмѣнивала мягкую рухлядь, т. е. мѣстное сибирское произведеніе, на китайскіе товары. Тогда она представляла торговое дѣло, которому не угро-

жала конкурренція европейской морской торговли. Но въ караванной торговлѣ не было задатковъ для дальнѣйшаго развитія, по той причинѣ, что количество мягкой рухляди постепенно уменьшается отъ истребленія пушныхъ звѣрей. Съ превращеніемъ Кяхты въ чайный рынокъ, отпускавшіяся въ обмѣнъ на чай русскія издѣлія имѣли успѣшный сбытъ во Внутренній Китай только въ то время, когда европейская морская торговля должна была довольствоваться въ немъ однимъ Кантономъ; но съ открытія для европейцевъ еще нѣсколькихъ китайскихъ портовъ, прежнія кяхтинскія дѣла пришли въ упадокъ. Позднѣе, разрѣшеніе повсемѣстнаго ввоза чая въ Россію обнаружило, что дешевизна приготовленныхъ въ Западной Европѣ фабрикатовъ и недорогая стоимость доставки грузовъ моремъ не допускаютъ русскую сухопутную торговлю съ китайцами ни конкуррировать съ европейской морской торговлей въ сбытѣ во Внутренній Китай мануфактурныхъ издѣлій, ни продавать на русскихъ рынкахъ чай по такимъ невысокимъ цѣнамъ, какія устанавливались послѣднею. Тѣмъ не менѣе за русской сухопутной торговлей удержалось чайное дѣло въ Сибири, въ Туркестанскомъ краѣ и отчасти въ самой Россіи, а также сбытъ русскихъ издѣлій въ Западный Китай и въ Монголію. Дозволеніе же торговать въ китайскихъ портахъ, полученное русскими купцами по Тяньцзинскому и Пекинскому трактатамъ, хотя не повело пока къ расширенію торговли русскими издѣліями во Внутреннемъ Китаѣ, но открыло возможность покупать въ немъ чай изъ первыхъ рукъ.

Находясь въ такомъ положеніи, внѣшняя торговля Россіи съ Китаемъ состоитъ теперь изъ пограничныхъ торговыхъ дѣлъ въ Кяхтѣ и въ Чугучакѣ, которыя вѣроятно установятся еще въ Кульджѣ и въ Кашгарѣ, изъ улусной торговли съ монгольскими и западно-китайскими кочевниками и изъ предпріятій, основанныхъ во Внутреннемъ Китаѣ по производству и покупки чая. Сверхъ того надо ожидать распространенія русской торговой дѣятельности въ Притяньшаньскомъ краѣ и у Великой стѣны. Успѣхъ поименованныхъ торговыхъ предпріятій поставляется въ зависимость отъ размѣровъ капитала, какой русскіе купцы въ состояніи будутъ затрачивать на нихъ, отъ цѣны русскихъ издѣлій, предназначаемыхъ для сбыта въ китайскія владѣнія, и отъ возможности располагать перевозочными средствами. Пока русскихъ капиталовъ на непосредственную покупку чая во Внутреннемъ

Китаѣ и на доставку его моремъ въ Россію, черезъ открытый въ 1869 году Суэзскій каналъ и далѣе по желѣзнымъ дорогамъ, у русскаго купечества набралось немного. Чай продолжаетъ продаваться въ русскихъ портахъ иностранными предпринимателями. Товары, приготовляемые на русскихъ фабрикахъ, не всегда удовлетворяютъ существующаго въ азіятскихъ странахъ спроса дешевыхъ и прочныхъ издѣлій. Въ свою очередь перевозка грузовъ сопряжена съ неудобствами и обходится дорого. Но едва ли справедливо, въ виду подобныхъ обстоятельствъ, признавать русскую торговлю въ китайскихъ владѣніяхъ неспособной приносить прибыль и постепенно развиваться, впредь до возникновенія русскаго торговаго флота, или до проложенія желѣзныхъ дорогъ изъ Россіи къ китайскимъ предѣламъ, и до устройства вблизи отъ нихъ русскихъ фабрикъ и заводовъ.

Отдавая въ настоящій моментъ рѣшительное предпочтеніе пути въ Китай черезъ Суэзскій каналъ, Россіи слѣдуетъ серьезно заняться изученіемъ и другихъ путей, по которымъ могутъ провозиться оттуда товары. Такихъ главныхъ путей четыре: 1) чрезъ Западную Сибирь; этотъ путь будетъ въ такомъ случаѣ выгоденъ, если можно будетъ направить чай прямо изъ чайныхъ округовъ, и когда Восточный Туркестанъ окончательно умиротворится; тогда можно ожидать удешевленія провоза, но этотъ путь идетъ еще продолжительнѣе по китайскимъ владѣніямъ, чѣмъ путь на Кяхту; 2) чрезъ Китай и Монголію, на Кяхту, то есть нынѣшній обычный караванный путь; отсутствіе ручательства за вѣрность доставки возчиками представляетъ самое главное затрудненіе на этомъ пути; 3) старинный караванный путь по окраинѣ Манчжуріи, о возобновленіи котораго стали было хлопотать въ послѣднее время гг. Бутины; но вопросъ о немъ былъ заброшенъ съ открытіемъ доставки чаевъ въ Россію чрезъ Суэзскій каналъ, и 4) амурскій путь, о которомъ мы уже упоминали и который могъ бы быть однимъ изъ выгоднѣйшихъ, потому что шелъ бы весь по русской территоріи, но который до сихъ поръ былъ самымъ неудачнымъ для движенія чаевъ, такъ какъ до сихъ поръ вся торговая дѣятельность на Амурѣ подчинена золотопромышленности. Доставка продовольствія и товаровъ на золотые пріиски для служащихъ и рабочихъ и перевозка рабочихъ занимаютъ все пароходное движеніе по Амуру, тогда какъ другіе грузы и даже пассажиры

встрѣчаютъ постоянно препятствія для обезпеченнаго провоза и проѣзда.

Наше правительство хорошо понимало, что въ интересахъ нашихъ мы не должны довольствоваться правомъ торговли въ открытыхъ портахъ Китая, но что для сбыта русскихъ товаровъ необходимо искать, и другихъ рынковъ и другихъ путей.

Дѣйствительно, при континентальномъ сосѣдствѣ Россіи съ Китаемъ и при большей склонности нашего купечества къ сухопутной, чѣмъ къ морской торговлѣ, прямой путь влечетъ нашу торговлю не къ портамъ Китая, а въ Китай Застѣнный, то есть Монголію, Манчжурію и къ полосамъ китайскихъ степей въ Средней Азіи. Тутъ наши купцы могутъ также господствовать на оазисахъ, богатыхъ своими рынками, какъ англичане съ ихъ коммерческимъ флотомъ господствуютъ въ портахъ Китая. Здѣсь намъ трудно встрѣтить соперниковъ, и наши фабрикаты не могутъ опасаться конкурренціи со стороны англійскихъ. Еслибъ англійскія ткани и попали сюда, то за дальностію пересылки изъ портовъ, сопряженной съ платежами на внутреннихъ таможняхъ, ихъ стоимость была бы слишкомъ высока.

Интересы этой сухопутной торговли не забыты ни въ одномъ изъ договоровъ, заключенныхъ Россіей съ Китаемъ въ послѣднее тридцатилѣтіе. Такъ Кульджинскій договоръ открылъ для нея рынки въ Кульджѣ и въ Чугучакѣ; Айгунскимъ договоромъ была намъ предоставлена свободная торговля въ мѣстностяхъ по теченію рѣкъ Амура, Уссури и Сунгари. Тянь-цзинскимъ договоромъ уничтожено всякое ограниченіе относительно свободы торговли въ кяхтинскомъ Маймачинѣ. А дополнительнымъ Пекинскимъ договоромъ, усвоившимъ для Россіи всѣ выгоды договоровъ Англіи, Франціи и Сѣверо-Американскихъ Штатовъ по торговлѣ въ открытыхъ портахъ Китая и расширившимъ наши за-Амурскія владѣнія до границы Кореи, была открыта свободная, безпошлинная торговля по всей пограничной линіи отъ пункта сліянія рѣкъ Шилки и Аргуни, вплоть до границы Кореи; открыта намъ торговля въ Ургѣ и въ Калганѣ; обезпечено хожденіе нашихъ каравановъ въ Китай и получено право торговать въ Кашгарѣ. Потомъ, въ 1862 году, въ Пекинѣ были постановлены точныя правила о сухопутной торговлѣ съ Китаемъ въ Калганѣ. Въ 1869 году послѣднія получили еще большее развитіе. Этими правилами тор-

говля въ Монголіи разрѣшалась не однимъ мелкимъ торговцамъ, а вообще всѣмъ купцамъ; россійскимъ подданнымъ предоставлено право безпошлинной торговли по всей нашей границѣ съ Китаемъ, въ районѣ 50-ти-верстнаго разстоянія въ ту и другую сторону; также безпошлинно торговать въ тѣхъ округахъ Монголіи, гдѣ есть китайскія власти. Ими же опредѣлены всѣ условія для свободнаго движенія нашихъ каравановъ изъ Кяхты чрезъ Калганъ до Тянь-цзина и условія нашей торговли въ Калганѣ.

Сухопутная торговля Россіи съ китайскими владѣніями, не входящая въ предметъ нашихъ изслѣдованій, можетъ доставлять прибыль и въ томъ случаѣ, если ей окончательно придется имѣть только мѣстное значеніе, независимое отъ снабженія чаемъ всей Россіи. Обозрѣвая эту сухопутную торговлю со времени открытія ей доступа сосѣднихъ китайскихъ рынковъ, можно видѣть, что производимая изъ предѣловъ Восточной Сибири черезъ Кяхту, Нерчинскій край и Минусинскій округъ Енисейской губерніи, она въ первыя десять лѣтъ увеличилась, въ особенности черезъ Нерчинскій край, но потомъ развитіе ея пріостановилось. Въ послѣднее время явилась торговля Иркутской губерніи черезъ Тункинскій край; правда, торговля этой мѣстности не достигаетъ значительной цифры, но она должна увеличиться.

По торговлѣ въ Ургѣ цифра вывоза товаровъ на Кяхту далеко не соотвѣтствуетъ отпуску въ Ургу, потому что вырученный за товаръ, продаваемый въ Ургѣ, кирпичный чай уплачивается русскими торговцами — въ то же время комиссіонерами по отправкѣ русскихъ чаевъ—монголамъ въ счетъ платы за перевозку чая изъ Калгана до Урги и отсюда до Кяхты, а также сдаются въ счетъ платы и товары. Кромѣ того на чай или русскіе товары, отпущенные изъ Кяхты, пріобрѣтаются шерсть, и т. п., отправляемые въ Китай. Упоминая о шерсти, мы должны сказать, что въ послѣднее время нашими купцами вымѣнивается верблюжья и баранья шерсть въ Ургѣ и восточной Халхѣ, для сбыта иностранцамъ въ Тянь-цзинѣ и Шанхаѣ, для чего составилась даже компанія изъ нѣсколькихъ купцовъ. Вымѣнъ въ Монголіи шерсти можетъ быть весьма виднымъ дѣломъ русскихъ купцовъ, давая притомъ сбытъ нашимъ мануфактурнымъ произведеніямъ, требуется лишь обратить серьезное вниманіе и вести это дѣло съ знаніемъ его въ отношеніи очистки шерсти и т. д. Монголія страна скотоводства, слѣдовательно можетъ

давать много шерсти верблюжьей и бараньей, а также коровьяго и конскаго волоса.

О настоящемъ положеніи кяхтинской торговли мы еще поговоримъ, когда пойдетъ рѣчь о Тянь-цзинѣ, пока же замѣтимъ, что, кромѣ кяхтинскаго транзита, весь привозъ товаровъ изъ Монголіи по округамъ Минусинскому, Енисейской губерніи, и Троицкосавскому и Акшинскому, Забайкальской области, составляетъ приблизительно на сумму 325,000 рублей, а вывозъ на 235,000 р. При такомъ невыгодномъ для насъ торговомъ балансѣ надо еще замѣтить, что если привозъ нѣсколько увеличивался въ послѣдніе годы (главные предметы привоза были рогатый скотъ, кожи и кирпичный чай), то вывозъ уменьшается. Впрочемъ и увеличеніе привоза, состоящее преимущественно въ большемъ количествѣ рогатаго скота, пригоняемаго изъ Монголіи, можетъ быть только временное, такъ какъ оно объясняется падежемъ скота въ Иркутской губерніи и въ Забайкальской области; въ вывозѣ же значительную долю составляютъ лошади по акшинской и минусинской дистанціямъ, а по послѣдней и рогатый скотъ.

Успѣшнѣе развивается торговля по границамъ Западнаго Китая. Эта торговля происходитъ слѣдующимъ образомъ: купцы отправляютъ караваны первоначально въ долину Чернаго Иртыша, гдѣ вымѣниваютъ у китайскихъ киргизовъ часть товаровъ на скотъ, а затѣмъ съ остальной частью товара и скотомъ ѣдутъ въ гг. Гученъ, Урумчи, Хами, гдѣ получаютъ за все это серебро въ слиткахъ. Кромѣ семипалатинскихъ купцовъ, въ разсматриваемой торговлѣ участвуютъ и усть-каменогорскіе; сношенія съ Чугучакомъ находятся при этомъ на второмъ планѣ. На Кобдо же и Улясутай торгуютъ отъ Бійска. Торговля эта временно стѣснялась безпорядками, но въ 1880 г., какъ сообщаетъ «Правительственный Вѣстникъ», отсюда былъ отправленъ 41 караванъ: изъ этого числа 5 въ Чугучакъ, 1 въ Гученъ и 1 въ Кобдо, остальные 34 прослѣдовали въ долину Чернаго Иртыша. Этими караванами привезено въ китайскіе предѣлы товаровъ: мануфактурныхъ, преимущественно бумажныхъ, на 175,381 руб., среднеазіатскихъ тканей на 12,140 руб., пушнаго товара на 1,346 руб., чаю на 11,760 руб., выдѣланныхъ кожъ на 29,636 руб., желѣза, чугуна и мѣдныхъ товаровъ на 2,009 руб., прочихъ товаровъ на 17,681 руб. Въ уплату изъ Китая слѣдовало почти исключительно высокопробное серебро,

котораго вывезено въ Семипалатинскую и Семирѣченскую области около 3,000 пудовъ (на 3.600,000 руб. кредитныхъ). Судя по вывозу серебра, весь оборотъ торговли съ Западнымъ Китаемъ долженъ былъ простираться болѣе чѣмъ на 6 милл. руб. Большая часть сбываемаго за границу товара идетъ чрезъ Семипалатинскъ, при посредствѣ мѣстныхъ торговцевъ. Серебро отправляется преимущественно въ Кяхту, откуда идетъ обратно въ Китай, въ уплату за чаи, что служитъ значительнымъ подспорьемъ для обмѣна. Въ 1881 году, изъ одного только Семипалатинска было получено въ Кяхтѣ ямбоваго серебра не менѣе 700 пудовъ, то есть гораздо болѣе того, что выплавляютъ алтайскіе заводы. Такимъ образомъ, западныя провинціи Китая и нынѣ, несмотря на рѣдкое еще населеніе, представляютъ довольно важный рынокъ для сбыта русскихъ произведеній. Можно надѣяться, что съ развитіемъ въ этихъ мѣстахъ гражданственности и съ установленіемъ прочныхъ дружественныхъ отношеній, торговля съ Китаемъ чрезъ джунгарскую границу приметъ еще бо́льшіе размѣры.

Для разъясненія вопроса о развитіи непосредственной торговли между Западной Сибирью и Внутреннимъ Китаемъ, въ 1874 г. была снаряжена учено-торговая экспедиція, подъ руководствомъ г. Сосновскаго. Экспедиція эта изъ Хань-коу поднялась по р. Хань-цзянъ въ городъ Хань-чжунъ-фу, перевалила черезъ неудобопроходимый хребетъ Цзюнь-Линъ-Шань и направилась въ Лань-чжеу-фу; выступивъ изъ западныхъ воротъ великой стѣны въ Цзя-юй-гуани, она прослѣдовала за Ань-синъ-чжеу по безводнымъ степямъ къ Хами и Гучену, и, черезъ пески Гурбунъ-тунгутъ, пробралась осенью 1875 г. къ Зайсанскому посту. По разсчету г. Сосновскаго, осмотрѣнный имъ путь, заключая между Хань-коу и Тюменью до 6200 верстъ, короче кяхтинскаго на 700 верстъ и могъ бы еще сократиться безъ малаго на 1300 верстъ, если бы купцы закупали чай по существующимъ дешевымъ цѣнамъ въ Хань-чжунъ-фу, откуда провозъ ихъ въ Россію не обошелся бы дороже морской доставки, особенно при возникновеніи пароходства на верхнемъ теченіи Иртыша и въ озерѣ Норъ-Зайсанъ. Все это представляетъ много противорѣчій. Если бы ханъ-чжунъ-фускіе чаи дѣйствительно оказывались въ такой степени доброкачественными и дешевыми, какъ утверждаетъ г. Сосновскій, то ихъ удобнѣе было бы возить въ Шанхай и потомъ моремъ въ Европу чрезъ

Суэзъ, нежели препровождать въ Зайсанскій край. Кромѣ пути г. Сосновскаго было еще обращено вниманіе на путь, указанный извѣстнымъ путешественникомъ Рихтгофеномъ и ведущій отъ Кульджи до Син-Чан-Фу; этимъ путемъ шли караваны въ древности; онъ кратчайшій для соединенія Средней Азіи съ Китаемъ и по слухамъ удобнѣе пути чрезъ Кяхту.

Такъ какъ въ морской торговлѣ мы были сравнены съ другими морскими державами, то естественно всѣ измѣненія въ ихъ договорахъ, или же частное выполненіе Китаемъ этихъ договоровъ должны насъ интересовать. Перемѣнъ на этотъ счетъ произошло очень немного. Во исполненіе Тяньцзинскихъ договоровъ съ Англіей, Соединенными Штатами и Франціей, Китай открылъ для торговли, сверхъ вышеупомянутыхъ, слѣдующіе порты: въ 1861 году Чженъ-цзянъ и Цзю-цзянъ, въ 1863 году Таку и сверхъ того по собственной иниціативѣ, въ 1863 году, два порта на островѣ Формоза: Тамсуй и Кинлунгъ. Затѣмъ Китаемъ были заключены трактаты въ 1861 году въ Тянь-цзинѣ съ Пруссіей, въ 1869 году, дополнительный, съ Соединенными Штатами и въ 1877 году въ Пекинѣ съ Испаніей, всѣ для насъ мало интересные.

Болѣе значенія для русской торговли имѣли нѣкоторыя второстепенныя постановленія. Такъ въ 1864 году было введено правило для портовъ Янь-цзы-цзяна, на основаніи котораго купецъ освобождается отъ уплаты береговой пошлины, какъ скоро онъ представитъ въ таможню обязательство (bond) въ томъ, что въ теченіи 12-ти мѣсяцевъ доставитъ свидѣтельство шанхайской таможни о вторичномъ вывозѣ товара, а въ противномъ случаѣ внесетъ половинную ввозную пошлину. Это правило очень было полезно тѣмъ, что сумма половинной пошлины остается производительно въ рукахъ купца, тогда какъ до 1864 года деньги эти находились въ рукахъ китайской таможни. Надобно замѣтить, что при вывозѣ изъ одного китайскаго порта въ другой уплачивается полуторная пошлина, которая при окончательномъ вывозѣ возвращается.

Въ 1866 году были изданы правила о переукупкѣ товаровъ, перевозимыхъ изъ одного китайскаго порта въ другой. По этимъ правиламъ на переукупку необходимо испросить у таможни дозволительное свидѣтельство и производить ее при уполномоченномъ таможни, иначе оплачивается вновь пошлина, или въ случаѣ прибавленія новаго товара все мѣсто конфискуется. Если

при переукупоркѣ вывозится только часть товара, то пошлина соотвѣтственно уменьшается.

Въ 1868 году опубликованы правила для совокупнаго изслѣдованія въ случаяхъ конфискаціи и штрафованія таможенными властями иностранныхъ судовъ и товаровъ. Въ этомъ же году пошлина на чайную труху была сбавлена на половину: 1 лянъ 2 чана 5 фынъ со 100 гиновъ. Въ 1869 году изданы общія правила для лоцманской части въ открытыхъ портахъ. На основаніи этихъ правилъ—лоцмана экзаменуются таможеннымъ управленіемъ и платятъ ежегодно 1-го іюля 10 лянъ за патентъ; каждое лоцманское судно платитъ 20 лянъ; за проходъ безъ патентованнаго лоцмана назначенъ штрафъ 100 лянъ. Въ 1873 году составлены правила относительно плавучихъ складовъ въ Ханькоу, а въ 1876 г. сдѣлано распоряженіе, чтобы образцы подавались по прибытіи въ Ханькоу, а чаи изъ Ининъ-Чжеу и Хукоу по прибытіи партіи (чоповъ) въ Дагутанскую таможню около Цзю-цзяна.

Существенные вопросы, связанные съ морскою торговлею въ Китаѣ, были затронуты соглашеніемъ, послѣдовавшимъ между великобританскимъ посланникомъ въ Пекинѣ сэромъ Т. Уедомъ и китайскимъ министромъ въ Чифу, 13 сентября 1876 года. По этой конвенціи на основаніи обѣщанія (не ратификованнаго англійскимъ правительствомъ), чтобы освобожденіе отъ оплаты лицаиномъ (внутренними пошлинами) было ограничено предѣлами участковъ арендуемыхъ иностранцами (такъ называемые concessions) въ различныхъ портахъ, китайское правительство прибавило къ числу открытыхъ для торговли портовъ: 1) И-чанъ въ провинціи Ху-бэй, 2) Вуху въ Ань-хуй, 3) Вэнъ-чжоу въ Чжэ-цзянѣ и 4) Бэй-хай (Паккой) въ Гуанъ-Дунѣ, съ правомъ учрежденія въ означенныхъ городахъ консульствъ. Кромѣ того англійскому правительству предоставлено отправлять своихъ агентовъ въ Чжунъ-цзинъ для надзора за условіями англійской торговли въ Сучуэнѣ. Пребываніе въ Чжунъ-цзинѣ англійскихъ купцовъ и содержаніе ими тамъ магазиновъ и складовъ не будетъ, впрочемъ, допускаемо до тѣхъ поръ, пока паровыя суда не получатъ доступа къ порту, такъ что этотъ вопросъ сдѣлается еще предметомъ послѣдующихъ соглашеній.

Должно также послѣдовать соглашеніе относительно допущенія пароходовъ къ слѣдующимъ мѣстностямъ на берегу Янъ-цзы-цзяна: Датунъ и Ань-чжэнъ въ провинціи Ань-хуй, Гуконъ въ Цзянъ-

си, Ву-цучи, Лу-чи-конъ и Шахъ-шихъ въ Ху-гуангѣ. Но такъ какъ иностранные товары не могутъ быть допускаемы въ означенныя мѣста, какъ не принадлежащія къ открытымъ портамъ, то пассажиры и товары должны быть перевозимы съ пароходовъ на берегъ въ этихъ пунктахъ не иначе какъ посредствомъ китайскихъ лодокъ и должны подчиняться во всемъ постановленіямъ относительно туземной торговли. Произведенія со свидѣтельствами на право уплаты половинной пошлины могутъ быть нагружаемы на пароходы съ означенныхъ выше мѣстностей, но не могутъ быть выгружаемы съ пароходовъ для продажи. Во всѣхъ этихъ мѣстностяхъ лицзинъ долженъ быть взимаемъ мѣстными властями со всѣхъ товаровъ, за исключеніемъ товаровъ привозимыхъ или вывозимыхъ по свидѣтельствамъ о транзитной пошлинѣ. Иностранные торговцы не могутъ жить, ни открывать конторъ и складовъ въ этихъ пунктахъ, названныхъ портами захожденія (ports of call).

Во всѣхъ портахъ, открытыхъ для торговли, въ которыхъ не было опредѣлено пространство осѣдлости для иностранцевъ, предоставлено англійскимъ консуламъ войти, совмѣстно съ консулами другихъ державъ, въ соглашеніе съ мѣстными властями относительно опредѣленія таковаго пространства.

Китайское правительство предлагало постановить, что свидѣтельства о транзитной пошлинѣ будутъ выдаваемы въ одинаковой формѣ во всѣхъ портахъ, независимо отъ условій, обозначенныхъ въ свидѣтельствахъ, причемъ имѣетъ обозначаться самый привозъ, поименованіе же національности лицъ несущественно. Туземныя произведенія, отправляемыя bona fide изъ одного изъ внутреннихъ центровъ въ одинъ изъ заграничныхъ портовъ, могутъ быть по договору удостовѣряемы заинтересованными англійскими подданными и, по уплатѣ половинной таможенной пошлины, изъяты отъ всякихъ сборовъ по пути слѣдованія товара до китайскаго порта. Если же таковыя произведенія не составляютъ собственности англійскаго подданнаго, или же будутъ привезены въ портъ не съ цѣлью вывоза за границу, тогда они не пользуются изъятіемъ отъ сборовъ, уплата коихъ обезпечивается предъявленіемъ транзитнаго свидѣтельства. Слова—«внутренній» (inland) въ статьѣ VII правилъ, приложенныхъ къ тарифу, относительно ввоза внутрь страны привезенныхъ товаровъ, а также туземныхъ товаровъ, купленныхъ внутри страны, примѣняются одинаково какъ въ мѣстахъ, находящихся на берегу

моря или рѣкъ, такъ и въ мѣстахъ внутри страны, неоткрытыхъ для иностранной торговли; китайское же правительство сохраняетъ право принимать мѣры противъ могущихъ возникнуть при этомъ злоупотребленій.

Статья XLV трактата 1858 года не опредѣлила срока, въ теченіе коего можетъ быть требуема возвратная пошлина (draw-back) съ привозныхъ товаровъ, оплаченныхъ пошлиною. Поэтому полагалось опредѣлить трехлѣтній срокъ, по истеченіи котораго не можетъ уже быть требуема возвратная пошлина.

Вопросъ о лицзинѣ или внутреннихъ пошлинахъ, поднятый Чифуской конвенціей, одинъ изъ самыхъ существенныхъ въ Китаѣ, гдѣ каждая провинція имѣетъ свои независимыя финансы и гдѣ множество внутреннихъ таможень и заставъ. Наши купцы всегда желали, чтобы русскія произведенія подлежали обязательной уплатѣ транзитной пошлины единовременно съ ввозной и затѣмъ были бы освобождены отъ всякихъ сборовъ по внутреннимъ таможеннымъ областямъ, въ которыхъ есть открытые порты, будутъ ли находиться эти товары въ рукахъ китайскаго купца или иностранцевъ—все равно. Китайское же правительство относительно транзита того мнѣнія, что свидѣтельства охраняютъ товаръ отъ взиманія лицзина только на пути отъ порта до мѣста, означеннаго въ свидѣтельствѣ, но что затѣмъ по провозѣ товары эти ничѣмъ не отличаются отъ прочихъ китайскихъ товаровъ и должны уплачивать всѣ пошлины. Поэтому всякій товаръ, который не купленъ еще европейцемъ, или на который не получено еще транзитнаго свидѣтельства, долженъ платить пошлины. Товары же, вывозимые европейцами, обязаны непремѣнно вывозиться заграницу и не могутъ быть отправляемы для продажи въ другіе китайскіе порты.

Англійское правительство не утвердило постановленій Чифускаго соглашенія, касающихся измѣненій въ способѣ взиманія пошлинъ съ опіума и признанія законности лицзина. Китайцы, не дожидаясь однако ратификаціи англичанами Чифуской конвенціи, указомъ 20 марта 1877 г. открыли для иностранной торговли порты Ичанъ, Вуху, Цзэнъ-чжоу и Бей-хай. Открытіе этихъ портовъ несомнѣнно представляетъ выгоды для китайскаго правительства, доставляя ему увеличеніе таможенныхъ доходовъ, но доступъ къ новымъ портамъ не принесъ большой пользы иностранцамъ. Конечно открытіе портовъ увеличиваетъ сбытъ мануфактуръ, но торговлю ими китайскіе купцы захва-

тять въ свои руки, подобно тому какъ они въ значительной мѣрѣ отняли ее у иностранцевъ въ другихъ портахъ.

Китайцы, впрочемъ, особенно крупные комерсанты, вовсе не были довольны открытіемъ новыхъ портовъ. Неудовольствіемъ руководила не ненависть къ иностранцамъ, не консерватизмъ, а только забота о своихъ барышахъ. Купцы жаловались, что съ появленіемъ иностранцевъ во вновь открытыхъ портахъ— естественно ожидать туда наплыва иностранныхъ товаровъ, а черезъ это спросъ населенія на мѣстные товары значительно сократится. И дѣйствительно, своей дешевизной иностранные товары въ сильной степени убиваютъ въ Китаѣ мѣстную производительность; а при быстротѣ въ доставкѣ на пароходахъ иностранныхъ товаровъ, когда такимъ образомъ въ этихъ товарахъ въ портахъ никогда не бываетъ недостатка, происходитъ то, что между китайскими оптовыми продавцами этихъ товаровъ возникаетъ слишкомъ сильная конкурренція, послѣдствіемъ чего обыкновенно бываетъ, что за иностранный товаръ, который китаецъ внутри страны продаетъ съ 7%—10% прибыли, въ портѣ открытомъ ему не получить и 3%. Правда, названная конкурренція идетъ къ выгодѣ потребителей, чрезъ болѣе дешевое пріобрѣтеніе иностранныхъ товаровъ, но за то, съ другой стороны, и потребители, въ массѣ населенія, тоже теряютъ: когда производство ихъ мѣстныхъ произведеній сокращается, они естественно бѣднѣютъ. Они бѣднѣютъ еще и оттого, что въ открытые порты опіумъ доставляется значительно дешевле, чѣмъ внутрь страны, минуя многіе путевые поборы; такимъ образомъ этотъ вредный продуктъ привлекаетъ къ себѣ новыхъ потребителей.

Собственно для русской торговли изъ вновь открытыхъ портовъ нѣкоторое значеніе можетъ имѣть только Ичанъ въ провинціи Хунань и Вуху (въ Ань-хуй), оба на Янцзыцзянѣ, такъ какъ въ сосѣднихъ съ ними округахъ производится чай. Для сбыта русскихъ издѣлій они, какъ и Жеень-чжоу (на полупути между Фучао и Нинпо) и Бей-хай (въ южной части Кантонской провинціи), не представляютъ болѣе благопріятныхъ условій, чѣмъ прочіе порты.

Отказавъ въ ратификаціи Чифускаго договора, но пользуясь тѣми постановленіями его, которыя выгодны, англійское правительство въ 1879 году согласилось вмѣстѣ съ германскимъ пра-

вительствомъ *) добиваться: 1) изъятія иностранныхъ товаровъ отъ взиманія какихъ бы то ни было пошлинъ (за исключеніемъ ввозныхъ) во всѣхъ открытыхъ портахъ и въ мѣстности лежащей вокругъ оныхъ по радіусу примѣрно въ 30 ли (15 верстъ), 2) одинаковаго примѣненія ко всѣмъ портамъ правилъ о транзитной пошлинѣ и приданія большей дѣйствительности транзитнымъ свидѣтельствамъ и 3) точнаго опредѣленія и опубликованія всѣхъ существующихъ въ Китаѣ внутреннихъ заставъ и количества пошлинъ, которыя должны быть уплачиваемы на каждой изъ нихъ. Съ точки зрѣнія русскихъ интересовъ наиболѣе важными представляются вопросы, касающіеся вывоза мѣстныхъ произведеній изъ внутри страны въ открытые порты. Но съ осуществленіемъ предположеній объ открытіи для нашей сухопутной торговли пути въ западныя провинціи Китая вопросъ о внутреннихъ пошлинахъ на товары, ввозимые въ Собственный Китай и распространяющіеся внутренними рынками страны, получитъ и для Россіи довольно большое значеніе. Мы еще вернемся къ этому вопросу, разбирая сбытъ мануфактурныхъ товаровъ.

Что касается вопросовъ о судопроизводствѣ и объ оффиціальныхъ сношеніяхъ, особенно же о сношеніяхъ консуловъ съ мѣстными властями, то въ нихъ мы настолько же заинтересованы, какъ и другія державы, и возможныя улучшенія въ этомъ отношеніи вообще весьма желательны. По договору 5 ноября 1880 года, заключенному Энджелемъ и Трескотомъ, всѣ гражданскія, исковыя и т. п. дѣла между американцами и китайцами въ Китаѣ разбираются судомъ отвѣтчика. Признаніе китайскимъ правительствомъ принципа разбора смѣшанныхъ дѣлъ судомъ отвѣтчика могло бы служить прецедентомъ, если бы мы пожелали приложить этотъ принципъ и къ своимъ подданнымъ.

По тому же договору, 5 ноября 1880 г., постановлено, что какъ китайскимъ судамъ въ Соединенныхъ Штатахъ, такъ и американскимъ въ Китаѣ не дозволяется заниматься перевозкою опіума, что суда, приходящія подъ китайскимъ флагомъ въ Соединенные Штаты, пользуются, что касается пошлинъ и сборовъ, правами судовъ наиболѣе благопріятствуемыхъ державъ, и что американскія суда, приходящія въ открытые порты Китая или занимающіяся каботажемъ между ними пользуются тѣми же правами, какъ суда наиболѣе благопріятствуемой державы и

*) Германія заключила договоръ съ Китаемъ 31 марта 1880 г.

какъ паровыя китайскія суда иностраннаго типа. Этимъ договоромъ китайцы приняли на себя обязательства не давать никакихъ особенныхъ льготъ или преимуществъ національному флагу. По ходатайству германскаго посланника, китайское правительство недавно согласилось, въ случаѣ, если пароходы высаживаютъ не болѣе 20 пассажировъ, не обязывать платить ихъ ластовые сборы. Китайское правительство заявило при этомъ желаніе пересмотрѣть правила о ластовомъ сборѣ.

Послѣднее урегулированіе нашихъ торговыхъ отношеній къ Китаю произведено С.-Петербургскимъ трактатомъ, заключеннымъ 12 февраля 1881 г. тайнымъ совѣтникомъ Гирсомъ и дѣйствительнымъ статскимъ совѣтникомъ Бюцовымъ, и приложенными къ нему новыми правилами о производствѣ сухопутной торговли. С.-Петербургскій трактатъ происхожденія политическаго; онъ былъ заключенъ взамѣнъ не ратификованнаго китайскимъ правительствомъ Ливадійскаго трактата 1879 года. Не касаясь вовсе этой политической стороны новаго договора, мы обратимъ вниманіе лишь на то, что за отказъ нашъ отъ временнаго обладанія Кульджинскимъ ханствомъ, занятымъ въ 1871 году, китайское правительство предоставило Россіи въ торговлѣ новыя права, выражающіяся въ нижеслѣдующихъ статьяхъ, причемъ постановленія прежнихъ договоровъ, категорически не измѣненныя, остались въ прежней силѣ:

Ст. 10. Принадлежащее россійскому правительству, по договорамъ, право назначать консуловъ въ Или, Тарбагатаѣ, Кашгарѣ и Ургѣ, распространяется отнынѣ на города Су-чжэу (Цзя-юй-гуань) и Турфанъ. Въ городахъ: Кобдо, Улясутаѣ, Хами, Урумци и Гученѣ россійское правительство будетъ учреждать консульства по мѣрѣ развитія торговли и по соглашенію съ китайскимъ правительствомъ. Консула въ Су-чжэу и Турфанѣ будутъ исполнять консульскія обязанности въ сосѣднихъ округахъ, въ которыхъ интересы русскихъ подданныхъ будутъ требовать присутствія ихъ.

Такъ какъ городъ Турфанъ не принадлежитъ къ мѣстамъ, открытымъ для иностранной торговли, то право учредить консульство въ этомъ городѣ не можетъ служить основаніемъ къ распространенію такого же преимущества на китайскіе порты, на внутреннія области и на Манчжурію.

Ст. 11. Россійскіе консулы въ Китаѣ будутъ сноситься по дѣламъ службы или съ мѣстными властями города, въ которомъ они пребываютъ, или съ высшими властями округа или области, смотря по тому, какъ этого потребуютъ ввѣренные имъ интересы, важность подлежащихъ обсужденію дѣлъ и скорѣйшее ихъ рѣшеніе. Переписка между ними будетъ производиться въ формѣ оффиціальныхъ писемъ. Что же касается до порядка, который долженъ соблюдаться при свиданіяхъ ихъ и вообще въ ихъ отношеніяхъ, то онъ будетъ основанъ на вниманіи, которое обязаны оказывать другъ другу должностныя лица дружественныхъ державъ.

Всѣ дѣла, которыя будутъ возникать между подданными обоихъ госу-

дарствъ въ китайскихъ предѣлахъ, по поводу торговыхъ и другаго рода сдѣлокъ, будутъ разбираться и рѣшаться консулами и китайскими властями по взаимному соглашенію. Въ тяжбахъ по торговымъ дѣламъ обѣимъ сторонамъ предоставляется окончить дѣло полюбовно, при содѣйствіи посредниковъ, выбранныхъ каждою стороною. Если бы соглашеніе не было достигнуто этимъ путемъ, дѣло разбирается и рѣшается властями обоихъ государствъ. Письменныя обязательства, заключаемыя между русскими и китайскими подданными относительно заказа товаровъ, перевозки оныхъ, найма лавокъ, домовъ и другихъ помѣщеній, или относительно другихъ сдѣлокъ подобнаго рода, могутъ быть предъявляемы къ засвидѣтельствованію въ консульства и въ высшія мѣстныя управленія, которыя обязаны свидѣтельствовать предъявляемые имъ документы. Въ случаѣ неустойки по заключеннымъ обязательствамъ, консула и китайскія власти принимаютъ мѣры, посредствомъ которыхъ выполненіе обязательствъ могло бы быть обезпечено.

Ст. 12. Русскимъ подданнымъ предоставляется право попрежнему торговать безпошлинно въ подвластной Китаю Монголіи, какъ въ мѣстахъ и аймакахъ, въ которыхъ существуетъ китайское управленіе, такъ и въ тѣхъ, гдѣ онаго не имѣется. Правомъ безпошлинной торговли русскіе подданные будутъ равнымъ образомъ пользоваться въ городахъ и прочихъ мѣстахъ Илійскаго, Тарбагатайскаго, Кашгарскаго, Урумційскаго и прочихъ округовъ, лежащихъ по сѣверному и южному склонамъ Тянь-шаньскаго хребта, до Великой стѣны. Право это будетъ отмѣнено, когда съ развитіемъ торговли возникнетъ необходимость установить таможенный тарифъ, о чемъ оба правительства войдутъ въ соглашеніе. Русскіе подданные могутъ ввозить въ упомянутыя выше китайскія области и вывозить изъ нихъ всякія произведенія, какого бы происхожденія они ни были. Покупки и продажи они могутъ совершать на деньги, или посредствомъ обмѣна товаровъ; уплаты же они имѣютъ право производить товарами всякаго рода.

Ст. 13. Въ мѣстахъ, гдѣ россійское правительство будетъ имѣть право учредить консульства, а равно и въ городѣ Калганѣ, русскіе подданные могутъ строить собственные дома, лавки, амбары и другія зданія на участкахъ, которые будутъ пріобрѣтаться ими, или же отводиться имъ мѣстными властями, согласно съ тѣмъ, что постановлено въ 13 статьѣ договора, заключеннаго въ Кульджѣ въ 1851 году для Или и Тарбагатая *). Преимущества, предоставляемыя русскимъ подданнымъ въ Калганѣ, гдѣ консульства не будетъ учреждено, составляютъ исключеніе, которое не можетъ быть распространено на какое либо другое мѣсто во внутреннихъ областяхъ.

Ст. 14. Русскіе купцы, желающіе отправлять товары сухимъ путемъ изъ Россіи во внутреннія области Китая, могутъ провозить оные по прежнему чрезъ города Калганъ и Тунъ-чжэу въ портъ Тянь-цзинъ, а оттуда въ другіе порты и на внутренніе рынки и продавать ихъ во всѣхъ этихъ мѣстахъ.

Этимъ же путемъ купцы будутъ пользоваться для вывоза въ Россію товаровъ, купленныхъ какъ въ названныхъ выше портахъ и городахъ, такъ и на внутреннихъ рынкахъ. Имъ предоставляется также право отправляться для торговыхъ дѣлъ въ городъ Су-чжэу, далѣе котораго русскіе караваны не будутъ проходить и гдѣ они будутъ пользоваться всѣми правами, предоставленными русской торговлѣ въ Тянь-цзинѣ.

---

*) Статья эта гласитъ: Такъ какъ русскіе купцы, пріѣзжающіе въ Китай для торговли, непремѣнно должны имѣть мѣсто для факторій, то китайское правительство въ обоихъ торговыхъ городахъ, Или и Тарбагатаѣ, отводитъ близъ торговыхъ дворовъ мѣста, на которыхъ бы русскіе подданные могли построить на свой счетъ дома для жительства и складочные магазины для товаровъ.

Ст. 15. Производство русскими подданными сухопутной торговли во внутреннихъ и внѣшнихъ областяхъ Китая подчиняется правиламъ, приложеннымъ къ настоящему договору. Торговыя постановленія настоящаго договора и правила, составляющія дополненіе къ нимъ, могутъ быть подвергнуты пересмотру по прошествіи десяти лѣтъ со дня обмѣна ратификацій договора; но если въ теченіе шести мѣсяцевъ до окончанія этого срока ни одна изъ договаривающихся сторонъ не заявитъ желанія приступить къ пересмотру, торговыя постановленія и правила останутся въ силѣ на новый десятилѣтній срокъ. На торговлю, производимую русскими подданными въ Китаѣ морскимъ путемъ, распространяются общія правила, установленныя для иностранной морской торговли въ Китаѣ. Въ случаѣ необходимости подвергнуть эти правила измѣненіямъ, оба правительства вступятъ въ соглашеніе между собою по этому предмету.

Ст. 16. Если бы съ развитіемъ русской сухопутной торговли возникла необходимость установить таможенный тарифъ на ввозимые въ Китай и вывозимые оттуда товары, болѣе соотвѣтствующій потребностямъ этой торговли, чѣмъ нынѣ дѣйствующіе тарифы, россійское и китайское правительства войдутъ между собою въ соглашеніе по этому предмету, принявъ за основаніе для опредѣленія ввозныхъ и вывозныхъ пошлинъ пятипроцентное со стоимости товаровъ обложеніе. До установленія же этого тарифа вывозныя пошлины, взимаемыя нынѣ съ нѣкоторыхъ сортовъ чая низшаго качества въ размѣрѣ, одинаковомъ съ пошлинами на чай высшаго достоинства, будутъ уменьшены соразмѣрно съ стоимостью этихъ низшихъ сортовъ чая. Опредѣленіе этихъ пошлинъ на каждый сортъ чая послѣдуетъ по соглашенію китайскаго правительства съ россійскимъ посланникомъ въ Пекинѣ не позже одного года со дня размѣна ратификацій настоящаго договора.

Ст. 18. Постановленія договора, заключеннаго въ Айгунѣ 16-го мая 1858 года, касательно права подданныхъ обѣихъ имперій ходить на судахъ своихъ по рѣкамъ Амуру, Сунгари и Усури, и торговать съ жителями расположенныхъ по этимъ рѣкамъ мѣстностей, симъ подтверждаются. Оба правительства приступятъ къ установленію соглашенія относительно способа примѣненія означенныхъ постановленій.

Содержаніе нашего новаго трактата произвело большое волненіе въ китайско-европейскомъ торговомъ мірѣ, особенно между англичанами. Одни полагали, что на основаніи тѣхъ пунктовъ трактатовъ Англіи съ Китаемъ, по которымъ Англіи предоставляется пользоваться всѣми уступками Китая, какія дѣлаются наиболѣе благопріятствуемымъ націямъ, Англія должна получить всѣ тѣ выгоды, какія предоставлены новымъ трактатомъ Россіи; другіе находили, что для Англіи скорѣе выгоднѣе будетъ добиться, въ соотвѣтствіе русскому трактату, увеличенія числа торговыхъ пунктовъ въ Южномъ Китаѣ, чѣмъ распространять свою торговлю въ Восточномъ Туркестанѣ и Монголіи, гдѣ ей трудно будетъ соперничать съ Россіей, тѣмъ болѣе что сдѣланные опыты завести торговлю съ Кашгаромъ изъ Остъ-Индіи не представили никакихъ выгодныхъ результатовъ.

Переполохъ однако понемногу улегся, и теперь резиденты въ китайскихъ портахъ разсуждаютъ, что трактатъ не угрожаетъ

европейскимъ торговымъ интересамъ по крайней мѣрѣ въ ближайшемъ будущемъ. Основаніемъ такого успокоенія служитъ слѣдующее соображеніе. Выгоды морской и вообще водяной доставки такъ велики, что никакая сухопутная доставка даже на несравненно кратчайшемъ разстояніи съ нею соперничать не можетъ; доказательствомъ служитъ то, что даже и нынѣ доставляемыя въ китайскіе порта европейскія ткани, особенно англійскіе дриллинги и шертинги, проникаютъ чрезъ Китай и Монголію въ Кяхту и Забайкальскій край и соперничаютъ тамъ съ выгодою съ московскими мануфактурными издѣліями. Во-вторыхъ, всѣ пути сообщенія въ окраинахъ Россіи, прилегающихъ къ Китаю, такъ еще несовершенны и затруднительны, что это еще болѣе увеличиваетъ цѣну провоза, а улучшеніе этихъ путей возможно развѣ только въ отдаленномъ будущемъ, между тѣмъ европейская торговля успѣетъ несомнѣнно гораздо ранѣе проникнуть и во внутреннія провинціи Китая. Уже и теперь вслѣдствіе открытія новыхъ рѣчныхъ портовъ на верховьѣ Ян-цзы-цзяна, европейскіе товары начали проникать въ самыя западныя провинціи Китая, и это торговое движеніе еще усилится, когда откроется торговый путь изъ Остъ-Индіи въ Китай чрезъ Бирманію, а этотъ вопросъ стоитъ на очереди. Далѣе, Китай волею или неволею скоро будетъ приведенъ къ постройкѣ желѣзныхъ дорогъ, а ихъ постройка необходимо начнется отъ приморскихъ портовъ и поведется внутрь Китая, что̀ опять облегчитъ и удешевитъ доставку туда европейскихъ товаровъ. Наконецъ, не надо забывать, что окраины Китая, прилегающія къ русской границѣ, слабо населены и потому не представляютъ такого обширнаго рынка какъ части Китая, прилегающія къ морю и прорѣзываемыя впадающими въ него большими рѣками, съ открытіемъ плаванія по которымъ европейскимъ товарамъ откроется доступъ во весь Китай. Такимъ образомъ за товарами западно-европейскими и американскими всегда будетъ удержанъ главный рынокъ.

Не смотря на эти благоразумныя разсужденія, лондонское купечество также заволновалось, и лондонская торговая палата обратилась въ январѣ 1882 г. къ министру иностранныхъ дѣлъ лорду Гренвилю съ протестомъ противъ русскаго трактата. Въ протестѣ говорилось, что ст. 16 договора, по которой китайское правительство согласилось уменьшить вывозную пошлину съ нѣкоторыхъ сортовъ чая низшаго качества, соразмѣрно со стоимостью этихъ сортовъ чая, устанавливаетъ различныя условія

для вывоза чая изъ Китая моремъ и сухопутно, причемъ всѣ выгоды, предоставляемыя сухопутному вывозу, выпадаютъ на долю одной Россіи. До сихъ поръ англійское правительство не допускало подобной исключительности въ Китаѣ и потому помянутое соглашеніе противорѣчитъ-де условію о правахъ благопріятствуемыхъ націй, вошедшему, по отношенію къ Англіи, въ статьи XXV и LIV Тянь-цзинскаго договора. Такое пониженіе вывозной пошлины на чай, идущій сухопутнымъ путемъ изъ Китая въ Россію, рядомъ съ разницей въ русской пошлинѣ на чай, привозимый чрезъ европейскую и азіатскую границы (разница эта составляетъ для азіатскаго тарифа 24 к. золотомъ, т. е. на $^3/_5$ менѣе противъ европейскаго) въ состояніи, по словамъ протеста, значительно уменьшить обороты лондонскаго рынка по торговлѣ чаемъ съ Россіей и обратитъ эту торговлю на прежній сухопутный путь; между тѣмъ, чайная торговля Лондона съ Россіей въ послѣдніе годы все возростала, тогда какъ сухопутная доставка чая чрезъ Кяхту все падала и падала (!) и потому не подлежитъ сомнѣнію, что новый договоръ послужитъ къ ущербу лондонскихъ торговцевъ и англійскаго торговаго флота. Съ другой стороны, предоставленіе Англіи, основываясь на Тянь-цзинскомъ договорѣ, той же соразмѣрной съ цѣнностью скидки въ вывозной пошлинѣ на чаи низшаго качества, которая выговорена новымъ договоромъ, значительно способствовало бы пониженію цѣнъ на доброкачественные сорта чаю въ Англіи и уменьшило бы ввозъ плохихъ фальсифицированныхъ сортовъ.

Намъ почти нѣтъ надобности останавливаться надъ разборомъ этого страннаго домогательства, такъ ярко выставляющаго всю дерзкую притязательность ненасытной англійской натуры. Начать съ того, что въ льготѣ, выговоренной нашимъ договоромъ съ Китаемъ, англичане напрасно видятъ умаленіе своихъ правъ какъ благопріятствуемой націи. Эта льгота касается не лицъ, а просто торговаго пути—столь же свободнаго для англійскихъ подданныхъ, какъ и русскихъ, и нѣтъ сомнѣнія, что если бы англичане захотѣли построить желѣзную дорогу отъ Шанхая и Кяхты и далѣе, до Екатеринбурга, то они гораздо въ большемъ размѣрѣ, чѣмъ русскіе, пользовались бы льготой выговоренной 16-й статьей нашего договора съ Китаемъ. Да и теперь никто не мѣшаетъ имъ заняться сухопутной перевозкой чая изъ Китая въ Россію. Такимъ образомъ, требованіе ихъ о распространеніи этой льготы на чаи, вывозимые моремъ, ни на

чемъ не основано и чтобы заставить Китай согласиться на это требованіе, лорду Гренвилю пришлось бы поддержать его силой.

Наша миссія въ Пекинѣ продолжала, на основаніи XVI статьи Петербургскаго трактата, ходатайствовать о пониженіи вывозныхъ пошлинъ на низшіе сорта чая. По этому поводу г. Пономаревъ, бывшій нашъ вице-консулъ въ Ханькоу и одинъ изъ крупныхъ тамошнихъ русскихъ торговцевъ, представлялъ, что въ Китаѣ въ 1877 г. на полѣнчатые чаи установлена пошлина въ размѣрѣ 5% съ объявленной стоимости, что съ 100 гиновъ (148 русск. фунт.) представляетъ около 1 р. 8 к., а потому возбуждать вопросъ о пониженіи пошлины съ этого сорта чая нѣтъ разсчета. Гораздо важнѣе хлопотать объ уничтоженіи лицзина съ хуасяна (матеріала для кирпичныхъ чаевъ), тѣмъ болѣе, что лицзинъ на купленный въ Ханькоу отъ китайцевъ чай обыкновенно ранѣе былъ оплоченъ пошлиною. Лицзина на хуасянъ, идущій изъ Линьжоу, соединяя сборы на разныхъ заставахъ, бываетъ болѣе одного лана (около 3 руб.) съ пикуля. Кромѣ того китайцы не дозволяютъ нашимъ купцамъ хуасянъ привозить въ деревянныхъ ящикахъ, а требуютъ перевозки въ мѣшкахъ, отчего хуасянъ портится въ пути.

О пониженіи таможенной пошлины на хуасянъ, идущій въ Европу, по мнѣнію г. Пономарева, не слѣдовало бы хлопотать, такъ какъ подобная сбавка не въ интересахъ русскихъ. Наши купцы прессуютъ подобный матеріалъ въ кирпичные чаи, англичане же вывозятъ хуасянъ въ полуящикахъ въ Англію въ огромныхъ размѣрахъ, несмотря на то, что хуасянъ для вывоза обложенъ пошлиною наравнѣ съ байховыми чаями, 2 лана 50 фынъ со 100 гиновъ (7 р. 50 к.), тогда какъ на кирпичный чай пошлина на то же количество существуетъ 60 фынъ (1 р. 80 коп.).

Вообще надобно замѣтить, что русскіе чайные торговцы постоянно жалуются на контрабанду кенигсбергскихъ купцовъ, но не желаютъ особенно пониженія пошлины на чаи даже въ Россіи. Равнымъ образомъ не хлопочутъ они о допущеніи кирпичнаго чая по европейской границѣ. Иначе смотритъ г. Скачковъ. По его словамъ, пониженіе пошлинъ разовьетъ торговлю и въ этомъ смыслѣ Петербургскій трактатъ займетъ одно изъ почетныхъ мѣстъ въ исторіи нашей торговли. Новый трактатъ очень скоро отразится какъ на оборотахъ нашихъ торгов-

цевъ въ Китаѣ, такъ и на лучшемъ спросѣ въ нашей мануфактурной промышленности. Вотъ, по мнѣнію г. Скачкова, главныя выгоды новаго договора, которыми косвенно воспользуется и торговля русскихъ во внутренномъ Китаѣ.

При громадномъ просторѣ для хожденія нашихъ каравановъ въ Застѣнномъ Китаѣ и при безпошлинной торговлѣ, новый договоръ предоставляетъ нашимъ купцамъ важную льготу, прибыльную для каравановъ и выгодную для нашихъ чайныхъ фабрикъ въ портахъ Китая и которая, кромѣ того, въ большихъ размѣрахъ можетъ сократить уплывъ заграницу нашей монеты. А именно XII статья договора даетъ право уплаты производить товарами всякаго рода. Въ Китайской имперіи нѣтъ другой ходячей монеты кромѣ мѣдной, и въ крупныхъ коммерческихъ разсчетахъ въ ходу только серебро въ кускахъ, и рѣже прутковое золото. За исключеніемъ серебра казеннаго выпуска, которое дорого, обращающіяся серебро и золото весьма разнообразны по достоинству какъ въ своей пробѣ, такъ и по вѣсу; да и единица вѣса почти въ каждой мѣстности Китая различна. При такихъ неудобствахъ въ разсчетахъ драгоцѣнными металлами, все населеніе въ Застѣнномъ Китаѣ охотнѣе расплачивается общеупотребительнымъ тамъ кирпичнымъ чаемъ. Китайцы, отправляя караваны въ свои застѣнныя области, вмѣсто кусковъ серебра обыкновенно берутъ грузы кирпичнаго чая, который и уходитъ на платежи, между тѣмъ какъ наши караванные старшины по сію пору запасались китайскимъ серебромъ и россійскою монетой. Теперь, нѣтъ сомнѣнія, они воспользуются данною льготой, чтобъ избѣжать платежей серебромъ, снабжаться которымъ обходится слишкомъ накладно и не всегда безопасно. Между тѣмъ кирпичный чай цѣнится въ названныхъ мѣстностяхъ лучше серебра. А съ развитіемъ платежей кирпичнымъ чаемъ спросъ на него очень увеличится, расходы же при пересылкѣ грузовъ изъ Китая до Сибири уменьшатся. Наконецъ, излишне упоминать, что такой усиленный спросъ на кирпичный чай въ значительныхъ размѣрахъ увеличитъ дѣятельность нашихъ чайныхъ фабрикъ въ китайскихъ портахъ.

Статья XVI, въ свою очередь, есть крупный шагъ впередъ въ дѣлѣ усиленія нашего вывоза изъ внутренняго Китая. Къ относительному сокращенію пошлины на чай низшаго достоинства была сдѣлана первая попытка на кирпичномъ чаѣ еще въ 1862

году, благодаря извѣстному Чунъ-хоу, тогда главноуправляющему по сношенію съ иностранцами въ трехъ сѣверныхъ портахъ въ Китаѣ. Пошлина на названный чай, по сравненію съ байховымъ чаемъ, была сокращена почти въ двѣнадцать разъ, а именно за 100 гиновъ съ $2^1/_2$ ланъ (почти 5 рублей монетой) на 2 фына (около 40 коп. монетой). Эта мѣра была сильнѣйшимъ толчкомъ къ быстро развившемуся огромному вывозу въ Сибирь кирпичнаго чая. Дальнѣйшія настоянія для подобныхъ сокращеній пошлинъ относительно прочихъ низшихъ сортовъ чая были безуспѣшны, и это было причиной, что наши торговцы послѣ нѣсколькихъ убыточныхъ опытовъ, когда пошлины превышали стоимость чаевъ, перестали вывозить ихъ изъ Китая. Между тѣмъ китайскіе рынки изобилуютъ такими дешевыми чаями, составляющими любимый напитокъ во всемъ Застѣнномъ Китаѣ и въ Тибетѣ, Бухарѣ и Туркестанскомъ краѣ. Между ними на первомъ мѣстѣ должно поставить: цянь-лянь и байлянъ, извѣстные у насъ подъ именемъ полѣнчатаго чая, сабятъ-ча, атбашъ-ча и другіе. Оттого нѣтъ сомнѣнія, что наши торговцы, благодаря новому договору, будутъ столь же охотно отправлять изъ Китая грузы этихъ дешевыхъ чаевъ въ названныя мѣстности, какъ нынѣ они вывозятъ въ Сибирь кирпичный чай.

ГЛАВА IX.

Китай.

(Продолженіе).

Вывозъ товаровъ изъ Китая. — Чай и производство его въ Китаѣ, конкурренція, встрѣчаемая китайскимъ чаемъ въ чаѣ, производимомъ въ другихъ странахъ. — Потребленіе чая въ Россіи. — Нижегородская ярмарка и характеръ чайной торговли въ Россіи.

Государство, такое обширное какъ Китай, съ поражающею густотою трудолюбиваго населенія и оживленное огромными рѣками и весьма развитою морскою береговою полосою, естественно представляетъ обширное поприще для внѣшней торговли. Какъ бы китайцы вѣками ни старались уравновѣсить свое производство со своими потребностями, но и при достиженіи идеала «національной» политической экономіи, все-таки должны оказаться нѣкоторые избытки, которые можно продать съ выгодою заграницу, получивъ въ обмѣнъ такого рода товары, которыхъ или въ Китаѣ быть не можетъ, или же приготовленіе которыхъ еще не установилось.

Вывозъ каждой страны обусловливается ея культурой и характеромъ занятій населенія, а такъ какъ Китай страна по преимуществу земледѣльческая и промышленность въ ней, въ общемъ итогѣ, не вышла еще изъ періода кустарной или домашней промышленности, то и въ отпускѣ товаровъ изъ Китая первостепенную роль играютъ предметы земледѣлія и сельской промышленности. Вотъ количество важнѣйшихъ товаровъ, вывезенныхъ, по оффиціальнымъ свѣдѣніямъ китайскихъ таможень, своевременно публикуемымъ на англійскомъ языкѣ,

изъ открытыхъ для иностранной торговли портовъ Китая въ 1880 и 1881 годахъ:

Родъ товаровъ	Вѣсъ или число.	1880		1881	
		Количество.	На сумму ланъ.	Количество.	На сумму ланъ.
Шелкъ сырецъ	пикул.	78,100	22.604,465	60,483	19.614,716
» отбросъ	»	18,861	947,393	27,817	1.594,346
» грубый	»	4,101	385,876	5,199	509,441
Коконы	»	4,557	238,222	4,551	298,503
Шелк. пряжа	»	8,390	5.421,721	7,187	4.612,273
Разн. шелк. пряжа . .	»	710	333,767	493	238,921
Чай черный	»	1.661,325	29.298,788	1.636,723	26.200,569
» зеленый	»	188,623	4.196,441	238,064	5.106,554
» кирпичный . . .	»	232,969	2.132,304	247,498	1.468,184
Хуасянъ	»	14,200	100,626	15,186	114,961
Мѣшки	»	749,383	20,555	860,558	31,002
Издѣлія изъ бамбука .	на сумму	—	74,597	—	86,167
Маслиничныя сѣмена и жмыхи	пикул.	154,645	159,996	112,627	139,066
Корица	»	38,784	225,692	57,456	300,303
Камфора	»	12,326	100,679	9,316	79,625
Фарфоровыя издѣлія .	»	75,142	379,574	78,502	387,006
Камен. уголь	»	161	34	1,478	308
Шерст. издѣлія . . .	»	18,077	180,071	22,908	228,076
Шерст. отбросы . . .	»	2,237	2,847	231	215
Готовое платье и обувь	на сумму	—	327,548	—	358,301
Рѣдкости	»	—	44,948	—	43,364
Краски и рисунки . .	пикул.	676	3,196	20	183
Вѣера	штукъ	6,287	38,881	2.017,157	27,710
Рыба	пикул.	8,656	87,193	8,517	94,303
Пиротехнич. принадл.	»	27,050	260,010	34,380	322,522
Мука	»	14,367	23,207	22,273	34,340
Фрукты	»	73,720	92,913	87,140	106,756
Агарикъ	»	20	417	5	150
Сѣмена и овощи . . .	»	134,927	116,446	17,636	15,021
Стекла и хрусталь . .	»	8,768	169,132	10,305	197,495
Пряжа изъ ма	»	1,184	104,719	1,589	148,985
Волосъ и щетина . .	»	19,569	261,317	16,045	189,633
Пенька	»	19,547	160,602	20,771	158,143
Кожи	»	20,623	252,962	38,517	473,525
Копыта	»	162	586	8	30
Рога	»	—	39,438	—	55,401
Индиго	на сумму	2,846	13,768	1,763	7,168
Лангъ-гуанъ	пикул.	8,079	34,669	7,591	30,753
Цыновки	штукъ	384,680	533,027	360,827	358,537
Лекарства	пикул.	28,676	194,451	31,915	194,090
Метал. издѣлія	»	14,283	147,405	14,804	125,778
Металлы	»	216	875	2	4
Мускусъ	»	30	234,163	18	149,780
Бумаж. пряжа	»	1,974	92,971	2,763	133,349
Масло	»	3,692	70,295	9,442	159,516

Чернильный орѣхъ . .	пикул.	23,330	227,605	21,375	213.692
Бумага	»	43,580	512,720	53,438	597,496
Консервы	»	24,359	205,169	22,884	188,325
Зелень и провизія . .	»	60.284	75,729	57,490	51,959
Издѣлія изъ тростн. .	»	2,084	8,975	2,757	11,901
Ревень	»	6,153	212,527	6,813	245,957
Шафранъ	»	1,781	115,775	1,553	86,988
Мѣха	штукъ	244,193	152,486	330,922	262,780
Плетеная солома . . .	пикул.	48,970	1.227,670	50,501	1.363,984
Сахаръ сырецъ желтый	»	1.065,981	2.452,029	764,201	1.740,154
» » бѣлый	»	146,746	652,127	173,487	721,254
Леденецъ	»	25,467	158,733	19,874	122,592
Табакъ	»	19,077	167,931	7,249	73,386
Вермишель и макароны	»	26,990	125,422	40,122	154,159
Воскъ	»	36	1,448	60	2,031
Шерсть	»	4,536	29,844	5,986	38,856
Разные товары . . .	на сумму	—	1.544,601	—	1.172,387
Итого . .	на сумму	—	77.883,587	—	71.452,974

Первое мѣсто между отпускными товарами въ Китаѣ занимаетъ чай. Чайный кустъ растетъ во многихъ мѣстахъ Китая, но собственно культура чая сосредоточена между 25 и 31° сѣв. широты, причемъ лучшіе чаи получаются на пространствѣ между 27 и 31°. Въ статьѣ въ № 10 1876 г. «Journal of the North China branch of the Royal Asiatic society» мы нашли слѣдующія полныя свѣдѣнія о всѣхъ мѣстностяхъ, гдѣ въ Китаѣ разводится чай.

Черный чай собирается въ губерніи: Хубей, округа Учанъ (уѣзды Хань-нинъ, Пу-гэ, Цзунъ-Янъ, Тунъ-шань, Синъ-го), И-чанъ (уѣзды Чанъ-янъ, Хэ-фэнъ—гдѣ городъ Ханькоу); Хунань, округа Оу-чжоу (уѣзды Линъ-сянъ, Пингъ-цзянъ), Чанъ-ша (уѣзды Ань-хуа, Сянъ-танъ, Лю-янъ Ле-лингъ); Цзянъ-си округа Нань-чангъ (уѣзды Ву-нингъ, И-нинъ), Цзи-ань (уѣздъ Лунъ-цюянь), Цзю-цзянь (уѣздъ Шуй-чанъ), Ань-хуй, округа Ци-чжоу (уѣздъ Цзинъ-дэ), окр. Кеенъ-те, округъ Луань, Фу-цзянъ, области Цзянъ-нинъ (уѣзды Чжэнъ-хэ, Сунъ-гэ, Цзянь-янъ, Цзунъ-ань), Шау-ву (уѣзды Шау-ву, Гуанъ-цзэ), область Янь-пинъ (уѣзды Ю-цзи, Ша-сянь, Юнъ-ань, Шунь-чанъ, Цзэнъ-ло), Лунъ-янъ-чжоу, (уѣзды Чанъ-пинъ, Нингъ-янъ), область Цюань-чжоу-фу (уѣздъ Ань-цзи, на остр. Формозѣ), губернія Кантонская, область Гуанъ-чжоу-фу (уѣзды Нань-хай, Цинъ-юань, Хуа-сянъ), область Шао-цинъ-фу (уѣздъ Гэ-шань), область Хуй-чжоу-фу (уѣзды Хэ-пинъ, Хе-юань), округъ Лодинъ-чжоу (уѣздъ Ло-динъ); губернія Юнъ-нань, обл. Пу-ерръ-фу.

Зеленый чай собирается въ губерніи: Ань хуй въ области Хуй-чжоу-фу (уѣзды Си-сянь, И-сянь, Му-юань, Сю-нинъ, Ци-мынь) Нинъ-го-фу (уѣздъ Таи-шинъ) Сю-нинъ (городъ Тунь-цзи—важный рынокъ), губерніи Цзянъ-ги, область Яо-чжеу-фу (уѣзды Дэ-синъ, Фоу-леангъ), губерніи Чжэ-цзянъ, области Цюй-чжу-фу (города Шинъ-шуй, Хуа-фоу).

Чайныя плантаціи разбиваютъ въ гористыхъ мѣстностяхъ, по преимуществу на южныхъ склонахъ горъ, на глинистой почвѣ, или на разрыхленномъ глинистомъ сланцѣ, который составляетъ самую лучшую почву для чая. Выростая въ долинахъ на почвѣ болѣе влажной, чай даетъ худшіе сорта листьевъ и цвѣтъ ихъ никогда не бываетъ довольно чернымъ, а всегда рыжеватымъ. Плантаціи—это площади на склонахъ горъ, болѣе или менѣе правильно засаженныя кустарникомъ. Разводятся новыя плантаціи посредствомъ сѣмянъ, которыя кладутся по нѣсколько штукъ въ вырываемыя ямки. Листъ же начинаютъ собирать съ трехлѣтняго куста. Сборъ повторяется ежегодно три раза—въ апрѣлѣ, іюлѣ и августѣ. Кустъ даетъ сборъ до десяти лѣтъ подъ рядъ. Собираются листья или самими семьями, которымъ принадлежатъ небольшіе участки, или наемными рабочими, если плантаціи занимаютъ большія пространства. Покупщикъ принимаетъ собранныя листья по вѣсу и ихъ сваливаютъ въ общую массу, которая потомъ поступаетъ для дальнѣйшей обработки. Чай сортируется только по возрасту, то есть перваго сбора, втораго и третьяго, и потомъ послѣ окончательной обработки по тѣмъ качествамъ, какія получились въ результатѣ. Но въ это время дѣлаются самыя разнообразныя смѣшенія посредствомъ прибавленій одного сорта къ другому, разведеній и прикрашиваній одного чая другимъ и т. п. Названія сортовъ чая, существующія въ русской торговлѣ, по большей части вздорныя и перешли изъ кяхтинской торговли. Въ Китаѣ чаи носятъ названія по торговымъ фирмамъ, которымъ китайцы придумываютъ замысловатыя названія: «Постоянная удача» и т. п.

Въ Китаѣ не дѣлается также подраздѣленія чайнаго куста на такіе, которые бы давали сорта черные, зеленые и желтые. Листья чайнаго куста вовсе не обладаютъ ароматическими качествами, точно такъ какъ и цвѣты его, и никакихъ цвѣтовъ въ чай не кладутъ, какимъ бы «цвѣточнымъ» онъ ни назывался; а то, что многіе принимаютъ за цвѣты, есть моло-

дые листочки, покрытые серебристымъ пушкомъ, называемымъ по-китайски бай-хао, откуда произошло и названіе «байховый чай».

Извѣстныя намъ свойства чая, его красный настой, горьковатый и болѣе или менѣе вяжущій вкусъ, особый, только чаю свойственный ароматъ, не суть свойства растенія, а придаются его листьямъ искусственно, извѣстнымъ способомъ приготовленія, и тогда чай получаетъ названіе чернаго, хэй-ча, или краснаго, хунъ-ча, который почти весь отправляется заграницу; для своего же употребленія китайцы приготовляютъ чай инымъ способомъ, и этотъ продуктъ вовсе не похожъ на нашъ; онъ для насъ даже вовсе не чай. Точно также нашъ чай большинству китайцевъ покажется отвратительною микстурой. Положительно извѣстно, что какъ нашъ черный чай, такъ и китайскій зеленый и желтый сорта могутъ быть собраны не только въ одной и той же мѣстности, но и съ однихъ и тѣхъ же кустовъ, т. е., что часть листьевъ, собранныхъ съ одного куста, можетъ превратиться въ зеленый или желтый чай, а другая въ черный; или въ одномъ году листья даннаго куста дадутъ зеленый чай, въ другомъ черный. Если чайные листья будутъ окончательно высушены непосредственно послѣ сбора и возможно скоро, тогда получается чай, который будетъ давать безцвѣтный зеленоватый или желтый настой, не имѣющій ни вкуса, ни запаха, по крайней мѣрѣ вовсе не похожій на извѣстные намъ, а самые листья будутъ сохранять чистый зеленый цвѣтъ, чего въ нашемъ чаѣ никогда не замѣчается. Чтобы листья побурѣли, чтобъ они при обваріваніи ихъ кипяткомъ давали красный настой и получили новый характеристическій ароматъ, нужно, чтобы собранные чайные листья, провяленные и слегка подсушенные на воздухѣ, были сложены потомъ въ большія кучи въ закромахъ или въ корзинахъ и оставлены тамъ на нѣкоторое время. При такомъ лежаніи еще невысушеннаго чая, во время такъ называемаго «замариванія», въ немъ совершается какой-то процессъ, сопровождающійся сильнымъ повышеніемъ температуры, и происходитъ та метаморфоза, вслѣдствіе которой чай измѣняетъ свои свойства, превращается въ черный, годный для нашего употребленія, чай. Упомянутый процессъ есть ни что иное какъ начинающееся разложеніе, и наблюдающіе за приготовленіемъ знаютъ по опыту моментъ, въ который нужно прекратить его. Тогда чай разсыпаютъ на цыновкахъ тонкимъ слоемъ и просушиваютъ окон-

чательно искусственнымъ способомъ, на металлическихъ жаровняхъ, нагрѣваемыхъ древеснымъ углемъ, прикрытымъ пескомъ; затѣмъ чай просѣивается сквозь рѣшета, провѣивается, послѣ чего руками массы женщинъ и дѣтей отбираются корешки и испорченные листочки. Картина этой разборки по-своему оригинальна. Въ огромномъ помѣщеніи сотня женщинъ неустанно работаютъ руками и языкомъ, а иныя и ногами, потому что, не отрываясь отъ работы, онѣ ногою качаютъ лежащихъ рядомъ въ люлькахъ дѣтей; среди кучъ чайнаго листа спятъ болѣе взрослыя дѣти; тутъ же валяются остатки обѣда. Съ чаемъ, который такъ дорогъ въ Европѣ, въ Китаѣ обращаются не лучше, чѣмъ у насъ съ сѣномъ. Послѣ разборки, чай уколачивается въ ящики, выстилаемые свинцомъ. Англичане его въ такомъ видѣ и покупаютъ; русскіе же обыкновенно сортируютъ, смѣшиваютъ сообразно требуемымъ въ Россіи сортамъ и вновь тщательно переукупориваютъ.

Корешки, труха, самые дурные листья не пропадаютъ: ихъ-то подъ именемъ «миссина» скупаютъ для выдѣлки кирпичныхъ чаевъ. Во многихъ книгахъ напечатано, что для приготовленія кирпичей употребляются разныя склеивающія вещества и т. п.; въ дѣйствительности ничего подобнаго нѣтъ: достаточно слегка распарить чайный листъ, чтобы онъ подъ сильнымъ давленіемъ принималъ какую угодно форму. Вся дозволенная хитрость состоитъ въ насыпкѣ сверху и снизу такъ называемаго «верховика», болѣе мелкаго листа, отчего внѣшность чайнаго кирпича кажется ровною и красивою. Сообразно своему качеству, кирпичный чай бываетъ нѣсколькихъ сортовъ. Производство кирпичнаго чая, хотя очень прибыльное, строго ограничено двумя обстоятельствами: во-первыхъ, сырой матеріалъ для него имѣется только тамъ, гдѣ находится много чайныхъ фабрикъ; во-вторыхъ, потребителей кирпичнаго чая въ итогѣ очень немного. Онъ расходится лишь въ Сибири, Монголіи и отчасти въ Туркестанѣ.

Въ общемъ итогѣ вывозъ чая изъ Китая поддерживается на одномъ уровнѣ, именно было вывезено чая пикулей:

	1878	1879	1880	1881
Чернаго	1.517,617	1.523,419	1.661,325	1.636,723
Зеленаго	172,826	183,234	188,623	238,064
Кирпичнаго . . .	194,277	275,540	232,969	247,498
Хуасяна	14,236	5,270	14,201	15,186
Итого . . .	1.898,956	1.987,463	2.097,118	2.137,471

Но чай не составляетъ уже болѣе монополіи Китая. Торговля эта, съ 1610 года, закрѣпленная казалось за Китаемъ вѣками, подвергается теперь коренному перевороту, послѣдствіемъ котораго являются постоянные убытки при покупкѣ чая для лондонскаго рынка, а чтобы понять, какое громадное вліяніе имѣетъ лондонскій чайный рынокъ на китайскіе рынки, достаточно ознакомиться съ тѣми оборотами, какіе производитъ Англія по торговлѣ чаемъ. Вотъ свѣдѣнія о сравнительномъ вывозѣ чая въ Англію изъ Китая и изъ Остъ-Индіи, въ милліонахъ англійскихъ фунтовъ:

Года.	Изъ Китая.	Изъ Остъ-Индіи.
1875 . . .	162	20¾
1876 . . .	157½	24¾
1877 . . .	169	27¾
1878 . . .	157	33
1879 . .	164½	33
1880 . . .	160¾	37
1881 . .	163	46
1882 . . .	149	54

Изъ таблицы видно, что привозъ китайскаго чая не развивается, между тѣмъ общее потребленіе въ Англіи чая, вслѣдствіе постояннаго удешевленія его, возросло въ теченіе послѣднихъ десяти лѣтъ (съ 1874 года) на 30 милл. англійск. фунт., тогда какъ потребленіе кофе, за то же время, почти не подвинулось. Кромѣ того и снабженіе чаемъ континента Европы прогрессивно переходитъ въ руки англичанъ. Такъ, въ 1882 году отпущено Англіей на континентъ чая 38.289,414 англ. ф., противъ 30.380,721 англ. ф. въ 1881 году; а прямое требованіе чая на континентъ отъ Китая съ каждымъ годомъ сокращается. Теперь уже около 35% потребляемаго въ цѣломъ свѣтѣ чая получается не изъ Китая.

Торговля китайскими чаями дѣлается убыточнѣе и опаснѣе отъ конкурренціи, сдѣлавшейся уже весьма тягостною, для байховаго чая со стороны остъ-индскихъ чаевъ, а для зеленаго чая, употребляемаго главнымъ образомъ въ Соединенныхъ Штатахъ, со стороны японскаго чая. По имѣющимся въ Англіи отчетамъ о цѣнахъ чая за 50 лѣтъ, никогда еще въ этотъ промежутокъ времени цѣны на китайскіе чаи не упадали такъ низко, какъ въ послѣдніе чайные сезоны. Эти постоянно низкія цѣны на китайскіе чаи въ Англіи, увеличеніе съ каждымъ годомъ производства чая другими странами и огромные запасы его въ

Лондонѣ не обѣщаютъ въ будущемъ ничего хорошаго для китайской торговли. Правда, Китай отпустилъ въ послѣднее время въ Америку нѣсколько болѣе чаю чѣмъ въ предшествовавшіе сезоны, но этотъ излишекъ никакъ не можетъ вознаградить значительнаго уменьшенія отпуска чаю въ Англію. Со временемъ, какъ полагаютъ, обстоятельства станутъ еще неблагопріятнѣе для китайцевъ, почему многія мелкія китайскія фирмы прекратили уже свою самостоятельную дѣятельность въ портахъ и продаютъ свой чай на мѣстахъ крупнымъ фирмамъ, имѣющимъ болѣе средствъ выдерживать неблагопріятныя обстоятельства. Въ покупкахъ чаю также вовсе нѣтъ той торопливости какъ въ былые годы. Китайцы пробовали сами торговать чаемъ въ Европѣ, и съ этою цѣлію основали собственную контору въ Лондонѣ. Какъ ни держали они тамъ въ секретѣ свои торговыя операціи, но теперь положительно стало извѣстно, что они никакъ не могли добиться участія въ оптовой торговлѣ, а вынуждены ограничиться раздробительною продажей, и когда распродали привезенный чай, то нашли выгоднѣе покупать для мелочной продажи чаи въ самомъ Лондонѣ, чѣмъ выписывать его изъ Китая, что характеризуетъ невыгодное состояніе чайнаго дѣла вообще.

Съ приближеніемъ новаго чайнаго сезона ежегодно возникаютъ въ Китаѣ между европейскими торговыми домами толки о томъ, какъ бы придти имъ къ соглашенію, чтобы излишнимъ соперничествомъ не уронить цѣнъ на чай, какъ обыкновенно это случается относительно первосборныхъ чаевъ, причемъ припоминаютъ дѣйствія Остъ-Индской компаніи, когда она торговала въ Кантонѣ и когда одна установляла цѣны, и тѣ постановленія, которыя существовали относительно покупокъ чая у русскихъ въ Кяхтѣ. Но въ каждомъ изъ тѣхъ мѣстъ дѣйствовала исключительно одна нація, Англія въ Кантонѣ, Россія въ Кяхтѣ. Но какъ надѣяться установить соглашеніе нынѣ, когда дѣйствуютъ на рынкѣ столько разныхъ націй?

Поправить свои обстоятельства въ Англіи экспортеры разсчитываютъ развѣ отъ пониженія пошлины. По ихъ мнѣнію, нынѣшняя пошлина въ 6 пенсовъ за фунтъ чая въ Англіи слишкомъ высока и, ограничивая потребленіе чая рабочимъ классомъ въ Англіи и сокращая чрезъ то вывозъ чая изъ Китая, она препятствуетъ въ то же время развитію въ Китаѣ сбыта англійскихъ мануфактурныхъ товаровъ, заставляя экспортеровъ изъ

Китая понижать донельзя покупную цѣну чая въ Китаѣ, и лишать чрезъ это китайцевъ необходимыхъ средствъ для покупки англійскихъ произведеній. Въ Соединенныхъ Штатахъ, какъ извѣстно, пошлины на чай вовсе не существуетъ, но для Англіи китайскіе торговые дома не требуютъ полнаго уничтоженія пошлины, а только сбавки оной хотя на половину, замѣчая, что и при этомъ все-таки пошлина на низшіе сорта, не превышающіе въ продажѣ 3 пенсовъ, составитъ 100% продажной цѣны; низшій сортъ гисона падаетъ и до $2^3/_4$ пенса, что при пошлинѣ въ 6 п. возвышаетъ его цѣну слишкомъ на 200%. Цѣна эта для бѣднаго класса слишкомъ дорога, а потому вывозъ низшихъ сортовъ китайскаго чая и потребленіе ихъ въ Англіи стѣсняются. Экспортеры такихъ болѣе дешевыхъ китайскихъ чаевъ или должны терпѣть потери, или до крайности прижимать цѣнами китайскихъ продавцовъ этихъ чаевъ, принадлежащихъ къ небогатому классу населенія, и чрезъ то лишать средствъ для покупки иностранныхъ товаровъ. Вслѣдствіе чего едва ли и сама Англія выигрываетъ отъ высокой пошлины, не говоря уже о томъ, что дороговизна неподдѣльнаго чая заставляетъ искажать низшаго сорта чаи разнаго рода подмѣсями въ раздробительной продажѣ въ Англіи.

Въ 1882 году китайскаго чая было ввезено менѣе противъ предъидущаго года на 14 милл. фунт., и не смотря на то, что подвозъ китайскаго чая оказался менѣе, складъ чая въ Лондонѣ увеличился до 117 милл. пуд. къ 1 февр. 1883 года, что и показываетъ, до какой степени уменьшилось потребленіе китайскаго чая въ Англіи. Въ минувшемъ сезонѣ ввезено въ Англію китайскихъ чаевъ 149 милл. фунт. (по мартъ 1883 г.), на 14.000,000 англ. ф. менѣе противъ 1881 года; въ то же время привезено остъ-индскаго чая 54.081,000 англ. фунт., почти на 8 милл. ф. болѣе предшествовавшаго года и на три милліона болѣе предполагаемаго прежде ежегоднаго увеличенія ввоза этого чая. Кромѣ остъ-индскаго чаю привозъ чая цейлонскаго въ 1882 г. превысилъ привозъ 1881 г. почти на одинъ милліонъ англ. ф. Съ острова Явы и изъ Японіи было вывезено чая по 1 ноября 1882 г. также на милліонъ фунтовъ болѣе чѣмъ въ прошломъ году за соотвѣтствующее время—все это въ ущербъ вывоза изъ Китая; очевидно, что въ 1883 году надобно ждать еще большаго увеличенія доставки въ Англію чаю изо всѣхъ вышеисчисленныхъ мѣстъ.

Остъ-Индія главный соперникъ Китая въ чаѣ, хотя по случаю неблагопріятной погоды, мѣшающей поздней уборкѣ чаевъ, она не всегда можетъ удовлетворить вполнѣ требованіе Англіи, возрастающее съ каждымъ годомъ; полагаютъ, что недочетъ въ исполненіи заказовъ простирается отъ $1^1/_2$ до 2 милл. англ. фунт. Первые опыты развести чай въ Остъ-Индіи были предложены, въ 1784 году, членами англійскаго посольства въ Китаѣ, которые вывезли изъ Китая сѣмена чая. Но опыты, веденные людьми, не видѣвшими ни чайныхъ плантацій, ни чайныхъ фабрикъ въ Китаѣ, были продолжительное время неудачными; такъ что только съ 1835 года, при содѣйствіи спеціалистовъ и выписанныхъ китайцевъ, разведеніе плантацій въ Ассамской провинціи начало сулить успѣхъ. А съ осуществившимся наконецъ успѣхомъ учрежденіе новыхъ плантацій стало возрастать быстро. По 1850 годъ въ Ассамской провинціи была только одна чайная плантація на пространствѣ 1,876 акровъ и съ нея въ названномъ году было собрано 216,000 англ. фунт. чая; а въ 1872 году въ той же провинціи находилось уже 295 плантацій въ 26,853 акровъ, съ которыхъ было собрано чая 6.150,000 англ. фунт. Всего въ 1872 году находилось въ Остъ-Индіи подъ чайными плантаціями:

Названіе провинцій.	Количество акровъ.	Съ нихъ было собрано чая англійск. фунт.
Въ Ассамѣ	26,853	6.150,000
» Даккѣ	26,751	5.245,000
» Кучьбегеръ	14,639	2.955,000
» Читтахунъ	1,203	204,000
» Хота-Ночпоръ	894	53,000
Всего . . .	70,340	14.607,000

О значительно возрастающемъ въ Индіи сборѣ чая въ теченіи послѣднихъ семнадцати лѣтъ видно изъ нижеслѣдующихъ цифръ. Было собрано чая:

Годы.	англ. фунты.
1860	1.400,000
1865	2.700,000
1870	13.200,000
1875 . . .	26.100,000
1876 . . .	29.400,000

Съ тѣхъ поръ производство остъ-индскаго чая, судя по вывозу, слишкомъ удвоилось, а вообще за десять лѣтъ оно учетверилось. Вывезено было изъ Остъ-Индіи въ сезонъ:

	англ. фунт.
1876—77 . . .	27.780,000
1877—78 . . .	33.460,000
1878—79 . . .	34.430,000
1879—80 . . .	38.170,000
1880—81 . . .	46.040,000

Число акровъ въ чайныхъ плантаціяхъ возросло къ 1875—1876 гг. до 124,836, къ 1877—1878 гг. до 187,961. Каждый акръ даетъ среднимъ числомъ 286 фунт. чая.

Почти все количество чая, за исключеніемъ потребляемаго на мѣстѣ, вывозится въ Англію. Въ 1876 году было потреблено въ Индіи только 2 милл. фунт. Возрастающее потребленіе остъ-индскаго чая объясняется постепеннымъ пріученіемъ къ его вкусу. Такимъ образомъ, сначала примѣшивали его въ небольшомъ количествѣ къ китайскому, а потомъ, увеличивая понемногу примѣсь, перешли къ употребленію одного уже его. Сравнительно съ китайскимъ, англичане находятъ остъ-индскій чай вкуснѣе, крѣпче въ настоѣ и болѣе свободнымъ отъ подмѣсей. Но едвали остъ-индскій чай угодилъ бы русскому взыскательному вкусу. Замѣчательно, что съ распространеніемъ въ Англіи вкуса къ остъ-индскимъ чаямъ, отправляющіеся въ послѣднее время изъ Англіи эмигранты берутъ съ собою запасы этого чая, и тѣмъ способствуютъ распространенію употребленія его и въ другихъ мѣстахъ.

Изъ отчетовъ остъ-индскихъ чайныхъ компаній видно постоянное усиленіе выгодности чайныхъ плантацій въ Остъ-Индіи. Ассамская компанія выдаетъ годовой дивидендъ въ 25%; дивиденды Іоргаутской и Даржилинской компаній также очень велики. Очевидно, что высокій дивидендъ остъ-индскихъ чайныхъ компаній дастъ имъ возможность значительно понизить цѣну на свои чаи, что съ одной стороны будетъ способствовать распространенію этихъ чаевъ и внѣ Англіи, а съ другой уронитъ и цѣны на китайскіе чаи, хотя и теперь китайцы жалуются, что за исключеніемъ первосборныхъ они терпятъ убытки на всѣхъ чаяхъ низшихъ сортовъ.

Остъ-индскіе чаеторговцы задумали уже о распространеніи своего сбыта въ Австралію. Усиливающееся туда требованіе остъ-индскаго чая тѣмъ болѣе замѣчательно, что Австралія снабжалась китайскимъ чаемъ изъ Фучао, откуда получала чай по цѣнамъ болѣе выгоднымъ чѣмъ тѣ, въ какія обходится полученіе его изъ другихъ портовъ Китая. Въ 1879

году было отправлено въ Австралію для опыта на счетъ самихъ чаевладѣльцевъ около 90,000 англ. фунт.; въ 1880 году уже сама Австралія затребовала свыше 20 милл. англ. фунт.; а съ 1881 г. требованія постоянно увеличиваются, и цѣны представляются еще выгоднѣе чѣмъ въ Лондонѣ. Можно себѣ вообразить, какое это имѣетъ значеніе для Китая, у котораго Австралія брала въ послѣднее время до 15.000,000 англійск. фунтовъ чаю, представляя, сверхъ того, по причинѣ быстраго развитія ея населенія, въ такой же степени быстро увеличивающійся рынокъ для сбыта чаю. Но этимъ дѣло еще не кончилось. Ободренные успѣшнымъ распространеніемъ остъ-индскаго чая въ Англіи и Австраліи, остъ-индскіе чаевладѣльцы рѣшились сдѣлать въ самыхъ обширныхъ размѣрахъ опытъ распространенія остъ-индскаго чая и въ Соединенныхъ Штатахъ и для этого назначили въ 1881 г. болѣе милліона фунтовъ его, для учрежденія складовъ во всѣхъ главныхъ городахъ Соединенныхъ Штатовъ; если и этотъ опытъ удастся, то въ чайной торговлѣ предстоитъ еще большій переворотъ.

Весьма опаснымъ конкуррентомъ для китайскихъ чаевъ становятся и цейлонскіе чаи. Если воздѣлываніе чайнаго кустарника, введенное на островѣ только въ 1865 году, приметъ на Цейлонѣ большіе размѣры, то чаи съ этого острова получаютъ надъ всѣми другими то преимущество, что могутъ быть доставляемы въ Лондонъ моремъ безъ всякой перегрузки, тогда какъ остъ-индскіе чаи идутъ большею частію сначала по желѣзнымъ дорогамъ до Бомбея. Кромѣ того, Цейлонъ, служа мѣстомъ необходимой остановки для всѣхъ судовъ, идущихъ изъ Китайскаго моря, съ Филиппинскихъ и Зондскихъ острововъ, можетъ отправлять свои чаи съ попутными судами, въ дополнительномъ грузѣ, что всегда дѣлается на болѣе выгодныхъ условіяхъ относительно фрахта. Вотъ въ какомъ размѣрѣ возрастаетъ отпускъ чаевъ съ Цейлона: доставлено въ Лондонъ, въ восемь мѣсяцевъ, съ 1 января по 1 сентября:

	англ. фунт.
Въ 1880 г. . . .	103,624
» 1881 » . . .	279,590
» 1882 » . . .	623,292

При этомъ надобно замѣтить, что цейлонскіе чаи очень цѣнятся по достоинству и цѣны на нихъ выше китайскихъ чаевъ въ соотвѣтствующихъ сортахъ.

Но и цейлонскимъ чаемъ не кончается соперничество китайскому чаю. Яванскій чай также давно извѣстенъ въ Англіи, но до сихъ поръ мало цѣнился по своей грубости, что зависѣло частію отъ слишкомъ жаркаго климата, частью отъ недостатка искусства въ уходѣ за чайнымъ кустарникомъ и въ уборкѣ, какъ это было и съ ассамскимъ чаемъ, при началѣ разведенія чая въ Остъ-Индіи. Между тѣмъ голландцы на островѣ Явѣ, не желая упустить такого капитальнаго покупщика какъ Англія, прилагали въ послѣднее время всѣ старанія къ тому, чтобы подыскать мѣстность и почву, болѣе выгодныя для разведенія чайнаго кустарника и для усовершенствованія его культуры и уборки. Сборъ чая на казенныхъ и частныхъ плантаціяхъ достигъ въ 1879 г. 2.548,857 килогр. и съ тѣхъ поръ постоянно развивается. Въ 1880 году было доставлено въ Лондонъ около 4,000 мѣстъ перваго сбора яванскаго чая съ новыхъ плантацій, который былъ принятъ на Лондонскомъ рынкѣ съ одобреніемъ, такъ какъ при сравнительной дешевизнѣ этотъ чай оказался выгоднѣе для покупки чѣмъ китайскіе чаи низшихъ сортовъ.

Нынѣ слышно, что предпринимается разведеніе чая и на Филиппинскихъ островахъ, гдѣ многія мѣстности однородны съ мѣстами разведенія чайнаго кустарника на Цейлонѣ и имѣютъ преимущество надъ мѣстами чайныхъ плантацій Явы. На успѣхъ новаго опыта возлагается тѣмъ больше надеждъ, что Испанія въ послѣднее время стала относиться съ бо̀льшимъ вниманіемъ къ своей колоніи, и промышленность тамъ ожила, такъ что Филиппинскіе острова вступили уже въ сильную конкурренцію съ Китаемъ по производству сахарнаго песку. Такимъ образомъ для китайскихъ чаевъ является новый конкуррентъ, между тѣмъ не далеко вѣроятно то время, когда Англія станетъ получать чаи также изъ Австраліи, гдѣ усиленно хлопочутъ уже о ихъ разведеніи, а можетъ быть и изъ Бразиліи, гдѣ были давно уже сдѣланы удачные опыты, но гдѣ разведеніе чая зависитъ оттого, насколько производство его окажется выгоднѣе противъ другихъ упроченныхъ уже въ Бразиліи растеній— кофе и сахарнаго тростника. Замѣчательно, что даже американцы, завидующіе во всемъ англичанамъ, выписали для заведенія собственныхъ чайныхъ плантацій въ Южной Калифорніи мастеровъ и рабочихъ изъ Остъ-Индіи.

Опыты разведенія чайнаго кустарника и приготовленія чая, предпринятые въ разныхъ странахъ, не предвѣщаютъ ничего

добраго для Китая, въ особенности потому, что всякое производство, попадая въ руки европейцевъ, оказывается способнымъ къ систематическому усовершенствованію, тогда какъ въ Китаѣ всѣ доброкачественныя произведенія, коими славилась прежде страна — чай, шелковыя матеріи, фарфоръ, не только не совершенствуются, но пошли назадъ, особенно съ тѣхъ поръ, какъ китайцы погнались за расширеніемъ производства и увеличеніемъ количества произведеній вслѣдствіе бывшаго возвышенія требованія въ Европу. До чего дошла, напримѣръ, разница между китайскимъ и остъ-индскимъ чаемъ, можно видѣть изъ сравненія цѣнъ того и другаго на лондонскомъ рынкѣ; такъ, китайскій конгу шантамскихъ сортовъ упалъ до $4^1/_2$ п. за фунтъ, цѣна же гисона была не выше 3 пенс.; его покупаютъ только гамбургскіе торговцы, спуская его въ Россіи, конечно контрабандой, потому что пошлины выдержать онъ не можетъ; а въ это же время низшіе сорта остъ-индскаго чая продаются не менѣе 11 п. за фунтъ; изъ лучшихъ же сортовъ китайскаго чая нѣтъ выше 1 ш. 7 п., тогда какъ соотвѣтствующій остъ-индскій охотно покупается по 2 ш. 6 п. за фунтъ.

Значительный застой въ вывозѣ чая противъ прежнихъ годовъ заставляетъ внимательно изслѣдовать причины такого уменьшенія требованій на китайскій чай и упадка цѣнъ на него. Одна изъ причинъ, по мнѣнію экспортеровъ, заключается въ увеличивающейся годъ отъ году небрежности въ приготовленіи чая производителями. Шанхайская фирма Литль и Комп. въ своемъ ежегодномъ циркулярѣ заявляетъ, что увеличеніе налоговъ въ Китаѣ, пониженіе цѣны серебра, усиленіе соперничества со стороны остъ-индскихъ и др. чаевъ на всемірномъ рынкѣ, побуждаютъ производителей чая въ Китаѣ жертвовать всѣмъ, чтобы только достигнуть дешевой цѣны этому товару. Поэтому доброта чая, приготовляемаго въ Китаѣ, ухудшается съ каждымъ годомъ. По словамъ циркуляра, еслибы иностранные торговцы чаемъ взяли въ свои руки, подобно китайскому шелку, приготовленіе чая, то нынѣшнее положеніе торговли улучшилось бы. Но листья чая не могутъ быть перевозимы подобно коконамъ на дальнее разстояніе, а должны быть обрабатываемы на мѣстѣ, между тѣмъ внутрь Китая воспрещенъ доступъ иностранному капиталу и чужеземному рабочему труду. Иностраннымъ покупателямъ чая остается или отказаться отъ его пріобрѣтенія, или покупать товаръ, приготовленный негоднымъ об-

разомъ. Дурное приготовленіе китайцами чая не ограничивается низкими его сортами, но распространилось уже и на высокіе. Въ циркулярѣ выражается надежда, что китайцы, видя ограниченіе сбыта своего чая, наконецъ одумаются и возстановятъ его прежнюю добротность.

Опытъ 1882 года снова подтвердилъ упадокъ въ Китаѣ искусства приготовленія чайнаго листа. Англійскіе и американскіе чайные торговцы, издавна занимающіеся чайною торговлей, жаловались, что такихъ чаевъ, какъ прежде, невозможно нынѣ найти, особенно зеленыхъ, наиболѣе употребляемыхъ американцами. Указываютъ еще на двѣ причины дурнаго качества чаевъ. Лѣтъ пятнадцать тому назадъ, при усилившемся употребленіи чая въ Европѣ и Америкѣ, европейскіе и американскіе покупщики соперничали между собою и, стараясь каждый захватить побольше чаю въ свои руки и заботясь только о скорѣйшемъ приходѣ перваго корабля, избаловали китайцевъ тѣмъ, что брали всякій чай безъ разбора, что̀ и повело къ небрежности въ приготовленіи; но несомнѣнно, что при этомъ дѣйствовала и другая важная причина. Возстаніе тайпинговъ, особенно гибельно отразившееся на югѣ Китая, истребило много искусныхъ производителей чая и прервало преданія, такъ какъ для заселенія опустошенныхъ мѣстъ явились цѣлыя массы людей, совершенно незнакомыхъ ни съ уходомъ за чайнымъ кустарникомъ, ни съ приготовленіемъ чая.

Что же касается обвиненія китайцевъ въ подмѣшиваніи въ чай разныхъ травъ, за что иные продавцы подвергались и наказанію отъ своего начальства, то изслѣдованіе показало, что жалобы европейцевъ не всегда были справедливы. Дѣло въ томъ, что и въ Китаѣ, какъ и въ Средней Азіи вообще, бѣднѣйшій классъ жителей употребляетъ вмѣсто чая разныя травы, какъ суррогатъ чая, сдабривая только ихъ небольшою прибавкой настоящаго чая, какъ въ Европѣ изготовляются разные суррогаты кофе; но такой чай, который продавцы держатъ для бѣднаго класса, они и не выдаютъ за настоящій чай. Хотя суррогаты называютъ въ обыкновенномъ разговорѣ чаемъ, но съ прибавкой разныхъ поясненій, какъ въ Европѣ относительно кофе: цикорный, ячменный и пр. Стало быть со стороны продавцовъ подлога тутъ нѣтъ.

При томъ соперничествѣ съ Китаемъ, которое возникаетъ со всѣхъ сторонъ относительно производства чая, Китай не мо-

жетъ уже разсчитывать на увеличеніе сбыта своего чая, но онъ можетъ удержать сбытъ въ нынѣшнемъ размѣрѣ, двоякимъ путемъ. Первый—это распространеніе употребленія чая въ Кашгарѣ, гдѣ соперничаетъ съ китайскимъ чаемъ остъ-индскій, и въ Восточномъ Туркестанѣ, который и китайскимъ чаемъ снабжался до сихъ поръ русскими торговцами. Китайцы имѣютъ, повидимому, огромное преимущество передъ послѣдними въ томъ, что могутъ въ обѣ вышеупомянутыя провинціи доставлять свои чаи прямо кратчайшимъ путемъ изъ главныхъ производящихъ чай провинцій, Хубей и Хунань; но дороги изъ нихъ очень дурны. Второе, на что можетъ разсчитывать Китай—это увеличеніе населенія въ тѣхъ странахъ, которыя состоятъ главными потребителями чая: въ Англіи, Америкѣ, Австраліи и Россіи. Но Англія замѣняетъ китайскій чай остъ-индскимъ, слѣдовательно прибыль населенія въ ней не имѣетъ особаго значенія. Остается стало быть Россія, гдѣ ежегодное увеличеніе населенія свыше милліона, Соединенные Штаты съ Канадой, въ которыхъ, считая съ эмиграціей, населеніе увеличивается ежегодно почти на два милліона, и Австралія, гдѣ хотя населеніе и не можетъ прибывать такъ быстро, но за то благосостояніе быстро увеличивается. Сравнительно съ населеніемъ Австралія потребляетъ болѣе всѣхъ чая, а именно на населеніе, не дошедшее до трехъ милліоновъ, она покупаетъ до 22 милліоновъ англ. фунт. чая, то есть болѣе 7 фунтовъ кругомъ на человѣка. Россія менѣе всѣхъ дѣлаетъ успѣховъ въ развитіи употребленія чая; оно представляется ничтожнымъ для стомилліоннаго почти народа. До сихъ поръ изъ вывозимаго изъ Китая чая Россія брала 8 или 9%, тогда какъ Англія 60 и Соединенные Штаты 14%. Такимъ образомъ можно принять, что потребленіе чаю въ Россіи чѣмъ далѣе, тѣмъ скорѣе будетъ увеличиваться и что интересы Китая и Россіи солидарны по торговлѣ чаемъ. Поэтому оба государства и должны всемѣрно стараться объ устраненіи препятствій затрудняющихъ эту торговлю. Принявъ это во вниманіе, становится понятнымъ, почему китайцы переполошились, когда пришло почти шуточное извѣстіе, что японцы хотятъ разводить чай на Кавказѣ.

Потребленіе чая въ Россіи начало принимать значительные размѣры только въ послѣднее время; до этого развитію потребленія мѣшала дороговизна какъ чая, такъ и, необходимаго для употребленія его русскими потребителями, сахара. Въ началѣ

прошлаго столѣтія, при Петрѣ II, хотя провозъ изъ Москвы до Пекина стоилъ за пудъ 3 руб. 15 коп., въ томъ числѣ отъ Селенгинска до Пекина 1 р. 40 к. до 1 р. 50 к., чай продавался въ Петербургѣ (Записки Марковича) до 5 р. за фунтъ, т. е. по нынѣшнему курсу денегъ около 25 рублей; какъ высока была эта цѣна, видно изъ того, что фунтъ свѣжей икры стоилъ тогда 5 к. Кофе стоилъ тогда 60 к. за фунтъ. Въ 1753 году въ Москвѣ фунтъ чая стоилъ 2 руб., т. е. по нынѣшнему курсу денегъ свыше 8—10 рублей. Затѣмъ цѣна чая понижалась, но и до сихъ поръ она чрезмѣрно высока, сравнительно съ цѣнами не только въ самомъ Китаѣ, но даже въ Англіи. Медленность развитія потребленія чая видна изъ слѣдующихъ цифръ. Съ половины XVIII вѣка было среднимъ числомъ привозимо въ годъ въ періодъ:

	пудовъ.		пудовъ.
1755—1765 . . .	12,000	1821—1830 . . .	143,196
1768—1785 . . .	29,000	1831—1840 . . .	190,228
1801—1810 . . .	75,076	1841—1850 . . .	270,591
1811—1820 . . .	96,145	1851—1860 . . .	401,820

Съ окончанія восточной войны 1853—55 гг., до разрѣшенія привоза по европейской границѣ, привезено было чаевъ въ Россію:

	пудовъ.		пудовъ.
Въ 1856 г. . .	321,835	Въ 1859 г. . .	455,686
» 1857 » . .	426,913	» 1860 » . .	453,577
» 1858 » . .	460,560	» 1861 » . .	494,925

Послѣ разрѣшенія привоза чая по европейской границѣ, потребленіе начало немного усиливаться:

	пудовъ.		пудовъ.
Въ 1862 г. . .	698,793	Въ 1872 г. . .	1.349,491
» 1863 » . .	425,790	» 1873 » . .	1.459,699
» 1864 » . .	615,485	» 1874 » . .	1.506,228
» 1865 » . .	711,504	» 1875 » . .	1.358,734
» 1866 » . .	580,408	» 1876 » . .	1.717,030
» 1867 » . .	890,583	» 1877 » . .	1.044,602
» 1868 » . .	687,006	» 1878 » . .	1.548,202
» 1869 » . .	911,785	» 1879 » . .	1.706,895
» 1870 » . .	1.139,070	» 1880 » . .	2.142,237
» 1871 » . .	1.118,680	» 1881 » . .	1.525,626

Среднимъ числомъ въ послѣднія пять лѣтъ привозъ составлялъ 1.593,512 пудовъ на сумму 57.402,500 рублей. Въ двадцать лѣтъ потребленіе чая въ Россіи почти утроилось, что зависѣло какъ отъ увеличенія общаго благосостоянія, такъ и отъ пониженія цѣны на чай. При кяхтинской монополіи чер-

ный чай не продавался у насъ дешевле 1 рубля 85 коп. за фунтъ, а цвѣточный 3-хъ рублей. Всего было привезено всѣхъ сортовъ чая въ 1861 году, до дозволенія привозить чай по европейской границѣ, 494,925 пудовъ, въ 1862 году послѣ разрѣшенія привозъ составлялъ 698,793 пуда на 17.731,385 руб., а въ 1880 году привозъ достигъ своего maximum-а, до 2.142,237 пуд. на 85.976,491 руб. Считая, что въ 1862 году было въ Россіи 75 милл. населенія, а въ 1880 г. 90 милл., выдетъ, что среднее потребленіе чая увеличилось съ 0,372 фунта на человѣка до 0,916 фунта, но и эта цифра еще незначительна, ибо въ Великобританіи она равна 2,72 фунта, въ Соединенныхъ Штатахъ почти столько же, а въ Австраліи 7 фунтамъ въ годъ на человѣка.

Одна изъ причинъ медленнаго развитія потребленія высокій налогъ, обременяющій у насъ чай. Чай составляетъ важнѣйшую статью таможеннаго дохода въ Россіи; пошлины съ чая поступило тысячъ рублей въ

годъ.	кредитн. валютою.	годъ.	золотою валютою.
1872 . . .	12,204	1877 . .	5,758
1873 . . .	11,182	1878 . . .	11,426
1874 . . .	11,154	1879 . . .	13,188
1875 . . .	12,247	1880 . . .	17,654
1876 . . .	14,537	1881 . . .	10,601

Правда пошлина по азіатской границѣ весьма понижена, а для кирпичнаго чая она ничтожна, но дороговизна сухопутной доставки поглощаетъ всю выгоду отъ этой сбавки пошлинъ. Поэтому въ будущемъ расширенія потребленія можно ожидать лишь отъ чая привозимаго моремъ прямо въ наши порты или черезъ иностранные порты. Увеличеніе привоза этого рода чая, т. е. по европейской границѣ, видно изъ слѣдующей таблицы:

годъ.	желтаго и цвѣточнаго пудовъ.	чернаго пудовъ.	кирпич. наго пудовъ.	всего на сумму руб.
1862 . . .	14,061	228,813	152	9.405,952
1863 . . .	9,801	247,504	25,863	10.110,383
1864 . . .	3,988	199,604	35,688	8.814,714
1865 . . .	6,332	350,190	—	10.993,224
1866 . . .	7,027	284,859	—	9.086,848
1867 . . .	8,042	457,546	—	14.345,575
1868 . . .	8,956	506,851	—	15.895,149
1869 . . .	4,349	569,640	—	17.424,101
1870 . . .	3,679	539,358	—	16.464,014
1871 . . .	5,325	684,916	1	20.957,510

1872 . . .	4,898	765,544	1	35.163,064
1873 . . .	3,762	726,235	13	32.948,370
1874 . . .	2,915	720,567	13	31.398,355
1875 . . .	2,176	790,037	—	38.603,861
1876 . . .	2,270	940,521	185	39.375,553
1877 . . .	787	372,837	62	16.126,664
1878 . . .	1,334	739,638	51	35.615,011
1879 . . .	2,002	853,677	22	40.581,008
1880 . . .	3,207	1.142,826	8	63.648,261
1881 . . .	1,013	624,315	11	37.409,888

Въ 1882 году въ 11 мѣсяцевъ привезено 782,758 пуд., противъ 570,921 пудовъ за тотъ же періодъ времени въ 1881 году.

Привозъ по азіятской границѣ далеко не слѣдовалъ такой прогрессіи. Но если торговля въ Кяхтѣ упала, то провозъ черезъ Кяхту далеко не прекратился, какъ предсказывали въ 1861 году. Уменьшился только провозъ байховыхъ чаевъ и то въ послѣдніе годы цифры сравнялись съ цифрами 50-хъ годовъ, за тѣмъ провозъ черезъ Кяхту кирпичныхъ чаевъ, какъ видно изъ слѣдующей таблицы, почти упятерился. Привезено было чая:

годъ.	желтаго и цвѣточнаго пудовъ.	чернаго пудовъ.	кирпичнаго. пудовъ.	всего на сумму руб.
1862 . . .	22,833	316,812	116,122	8.325,433
1863 . . .	33,747	213,272	166,053	6.685,042
1864 . . .	6,154	228,830	132,467	5.412,110
1865 . . .	17,993	198,512	89,401	4.955,074
1866 . . .	19,271	199,087	104,844	4.942,337
1867 . . .	13,449	147,757	232,414	4.975,594
1868 . . .	15,537	163,518	185,983	5.584,440
1869 . . .	15,813	146,410	198,387	5.097,594
1870 . . .	2,120	223,953	293,944	7.453,415
1871 . . .	8,598	230,842	230,841	6.045,526
1872 . . .	11,661	173,241	312,383	7.265,904
1873 . . .	2,605	271,129	406,985	10.617,582
1874 . . .	2,045	274,156	354,162	9.686,170
1875 . . .	2,888	212,629	487,029	9.880,902
1876 . . .	1,880	253,698	510,071	13.318,640
1877 . . .	271	249,914	417,083	14.256,026
1878 . . .	1,114	291,227	509,732	17.407,670
1879 . . .	913	327,324	522,957	18.488,546
1880 . . .	1,088	391,441	603,657	22.328,230
1881 . . .	741	289,150	608,698	19.608,928

Но если привозъ чая въ Россію развивается, то нельзя не обратить также вниманіе, что торговля имъ не находится болѣе исключительно въ русскихъ рукахъ. Для оцѣнки участія другихъ націй слѣдуетъ прежде всего опредѣлить, изъ какихъ именно странъ Россія получаетъ необходимое ей количество чая.

Изъ послѣдняго «Обзора внѣшней торговли Россіи» видно, что въ 1881 году чаю разныхъ сортовъ было привезено изъ:

	пудовъ.	на сумму руб.
Китая	1.127,368	32.931,912
Великобританіи	351,540	20.426,615
Германіи	227,283	13.250,333
Франціи	1,924	113,861
Турціи	1,480	52,628
Австріи	1,024	79,102
Голландіи	86	5,151
Персіи	32	814

Такимъ образомъ послѣ Китая, гдѣ впрочемъ далеко не весь чай покупается для Россіи русскими фирмами, важнѣйшую роль играли англичане и ихъ пособники, прусскіе нѣмцы. Изъ англійскихъ данныхъ о вывозѣ чая въ Россію видно, что было отправлено чая въ Россію изъ Лондона, чрезъ балтійскіе порты, въ теченіи 1881 года черезъ Кенигсбергъ — 19.597,200 фун.; Ревель — 2.033,160 фун.; Петербургъ — 1.307,160 фун.; Либаву — 920,700 фун.; Ригу — 201,927 фун.; всего — 24.060,147 фун. Хотя на первый взглядъ изъ вышеприведенной таблицы кажется будто бы непосредственно изъ Китая привозится гораздо болѣе чая, чѣмъ изъ Германіи и Англіи, но это оттого, что въ итогъ привезеннаго чая включенъ малоцѣнный кирпичный чай, привозить который черезъ европейскую границу, благодаря пошлинѣ, нѣтъ никакого разсчета.

Чай, привозимый изъ Англіи и Германіи, продается у насъ почти на тѣхъ же условіяхъ, какъ и большинство иностранныхъ товаровъ, только процентъ евреевъ и всякаго рода контрабандистовъ здѣсь еще болѣе чѣмъ въ другихъ отрасляхъ торговли, собственно же русская чайная торговля чрезвычайно сложна, и чай, прежде чѣмъ дойдетъ до потребителей, переходитъ черезъ руки весьма многихъ посредниковъ. Въ Кяхту чай доставляютъ или сами производители его въ Китаѣ, или китайскіе торговцы-перекупщики, у которыхъ русскіе купцы вымѣниваютъ чай на русскіе товары. Эти первые покупщики чая, извѣстные подъ именемъ сибиряковъ, продаютъ чай въ Москвѣ, Ирбити, Нижнемъ и покупаютъ русскіе товары для обмѣна на чай. У сибиряковъ покупаютъ чай гуртовщики, большею частью московскіе купцы, закупающіе чай большими партіями въ нѣсколько тысячъ ящиковъ, и называемые партіонными покупателями, или первыми руками. Отъ нихъ

чай переходитъ къ городовымъ купцамъ, съѣзжающимся со всей Россіи въ Нижній и въ Ирбить и покупающимъ чай сотнями ящиковъ, вообще до одной тысячи, а затѣмъ и къ мелочнымъ торговцамъ. Сверхъ этихъ посредниковъ въ чайной торговлѣ принимаютъ еще весьма существенное участіе коммиссіонеры, большею частію московскіе купцы, не покупающіе чай, а получающіе его отъ сибиряковъ только на коммисію и на складъ. Эти коммисіонеры играютъ на ярмаркѣ особенно важную роль; они главные посредники между сибиряками, рѣдко лично пріѣзжающими на ярмарку, и первыми или партіонными покупщиками; они-то собственно разцѣнщики товара и уставщики цѣнъ. Эту силу даетъ коммисіонерамъ кредитъ, который они открываютъ сибирякамъ, нуждающимся въ наличныхъ деньгахъ или кредитѣ для закупки нужныхъ имъ товаровъ и не могущимъ ждать на ярмаркѣ или въ Москвѣ въ случаѣ установленія низкихъ цѣнъ на чай, или въ случаѣ остатка у нихъ непроданнаго чая. Взявъ товаръ на коммисію и доставивъ сибирякамъ наличныя деньги, или требуемый товаръ, коммисіонеры даютъ имъ возможность выиграть время и избѣжать слишкомъ злополучныхъ катастрофъ. Кромѣ капитала, коммисіонеры обладаютъ еще необходимыми для веденія дѣла знаніями: они изучаютъ до тонкости положеніе торговыхъ и фабричныхъ дѣлъ въ Москвѣ, слѣдятъ за движеніемъ цѣнъ на фабричные товары, изготовляемые для Кяхты, за требованіями на чай и его запасами въ Москвѣ, наконецъ—за положеніемъ дѣлъ партіонныхъ покупщиковъ. За свое посредничество они получаютъ съ хозяевъ товара отъ 1% до 1½% прибыли, независимо отъ вознагражденія за кредитъ. Кромѣ московскихъ коммисіонеровъ, есть еще кяхтинскіе коммисіонеры, которые берутъ на коммисію отъ партіонныхъ покупщиковъ покупку за ихъ счетъ чая въ Кяхтѣ. Наконецъ, весьма важное значеніе въ чайной торговлѣ принадлежитъ и доставщикамъ чая отъ Кяхты до Нижняго и Москвы, принимающимъ его перевозку—на свою отвѣтственность. Каждый посредникъ, участвующій въ чайной торговлѣ, накладываетъ на чай извѣстный процентъ, а потому чай переходитъ къ потребителямъ съ огромною надбавкою къ первоначальной его стоимости. При этомъ наибольшіе барыши достаются партіоннымъ покупателямъ, которые сортируютъ и разомъ забираютъ товаръ, снабжая деньгами сибиряковъ и раздавая чай городовымъ купцамъ въ кредитъ на сроки (отъ ярмарки до ярмарки на 12 мѣсяцевъ, или до ирбитской).

Весь чай, привозимый на ярмарку, помѣщается на сибирской пристани, на которой цыбики съ чаемъ, укутанные въ рогожи, устанавливаются въ ряды. Не всѣ чаи привозятся въ одно время на ярмарку; обыкновенно треть ихъ, а иногда и половина, приходитъ не ранѣе 20 августа, но всегда бываетъ уже заранѣе извѣстно все количество, которое будетъ доставлено. Передъ началомъ дѣйствительной продажи и покупки чая совершается покупателями выборъ нужныхъ имъ сортовъ и заключается условіе о количествѣ чая, которое будетъ взято каждымъ покупателемъ по будущимъ цѣнамъ, устанавливающимся немного позже. Выборъ чая дѣлается по фактурамъ, заключающимъ въ себѣ опись каждаго ящика, съ означеніемъ его вѣса, сорта и достоинства. Такими фактурами снабжаются коммисіонеры отъ сибиряковъ, передающихъ имъ свой чай для продажи, и такъ какъ фактуры эти составляются очень тщательно и при томъ обмана не бываетъ, то многіе ящики вовсе не вскрываются. Для узнанія достоинства чая большіе торговцы держатъ особыхъ прикащиковъ, изъ которыхъ многіе, занимаясь этимъ дѣломъ лѣтъ двадцать и болѣе, пріобрѣтаютъ въ немъ удивительный навыкъ.

Съ дозволеніемъ привоза кантонскаго чая, какъ по старой памяти о временахъ до 1843 года прозвали весь чай, идущій къ намъ по западной границѣ, онъ сталъ сильно конкуррировать съ кяхтинскимъ, хотя и не достигъ еще на ярмаркѣ одинаковой съ нимъ цифры. Впрочемъ, количество кантонскаго чая собственно на ярмаркѣ не имѣетъ большаго значенія; оно скорѣе принадлежитъ всему запасу чая, имѣющемуся въ Петербургѣ и Москвѣ, откуда онъ въ случаѣ требованія тотчасъ же можетъ быть доставленъ на ярмарку по желѣзной дорогѣ. При этой конкурренціи имѣетъ огромное вліяніе и состояніе нашего вексельнаго курса. Чѣмъ ниже курсъ, тѣмъ дороже оплачивается кантонскій чай и тѣмъ съ меньшимъ успѣхомъ онъ можетъ конкуррировать съ кяхтинскимъ чаемъ. Впрочемъ, для успѣшной конкурренціи кяхтинскимъ торговцамъ необходимо обращать самое строгое вниманіе и на выборъ сортовъ чая, потому что только при высокомъ достоинствѣ его могутъ удержаться цѣны отъ паденія.

На ярмаркѣ имѣетъ теперь гораздо большее вліяніе чай, идущій моремъ изъ Ханькоу и Фучао на Одессу и Севастополь. Торговля этимъ чаемъ въ общемъ немногимъ по характеру от-

личается отъ кяхтинской. Сибиряки и московскіе комиссіонеры имѣютъ въ ней тоже значеніе, кяхтинскіе же комсисіонеры замѣняются комсисіонерами въ открытыхъ портахъ Китая. Чаи изъ портовъ стараются доставить черезъ Суэзскій каналъ на ярмарку, для чего съ южными желѣзными дорогами заключены чайными торговцами особыя конвенціи; во всякомъ случаѣ образцы привезенныхъ чаевъ доставляются на ярмарку ранѣе по почтѣ и по нимъ совершаются сдѣлки на тѣхъ же почти основаніяхъ, какъ и съ кяхтинскими чаями.

Несмотря на расширеніе, такимъ образомъ, ярмарочныхъ оборотовъ съ чаемъ, роль чайной торговли на нижегородской ярмаркѣ покончилась. Въ былое время вся ярмарка обусловливалась развязкою дѣлъ съ чаемъ и желѣзомъ; теперь рѣшающая роль перешла къ мануфактурному товару. О нынѣшнемъ размѣрѣ чайной торговли на нижегородской и ирбитской ярмаркахъ даютъ понятіе слѣдующія новѣйшія свѣдѣнія. По отчету ярмарочнаго комитета на нижегородскую ярмарку 1882 года чаевъ байховыхъ, кяхтинскихъ и ханькоускихъ, было привезено до 44,000 ящиковъ на 5.950,000 руб., кантонскаго чаю на 6.000,000 р., прессованнаго до 2,000 ящиковъ на 226,000 руб., осталось послѣдняго сорта непроданнымъ приблизительно до 600 ящиковъ на 67,800 рублей, кирпичнаго чая до 121,000 ящиковъ на 5.333,500 руб. Всего привезено чаю на 17.556,500 руб., продано на 17.465,700 руб., осталось на 67,800 руб.; противъ ярмарки 1861 года въ привозѣ было на 10.377,100 руб., а въ сбытѣ на 10.444,900 руб. менѣе. По свѣдѣніямъ «Нижегородскаго Биржеваго Листка», на ярмарку было привезено для продажи чрезъ Кяхту до 100,000 ящик. Изъ нихъ байховаго: кяхтинскаго (вымѣненнаго у китайцевъ въ Кяхтѣ на русскую монету) 19,000, ханькоускаго (пріобрѣтеннаго въ Ханькоу и лишь отправленнаго чрезъ Кяхту) 25,000; кирпичнаго: обыкновеннаго по 36 кирпичей въ мѣстѣ: ханькоуской прессовки—12,000, китайской—20,000, чернаго, ханькоускаго и фучаускаго 25,000 (по 64 кирпича въ мѣстахъ). Продано байховыхъ: кяхтинскихъ — 6,500, ханькоускихъ, доставленныхъ чрезъ Кяхту — 16,500 ящ., доставленныхъ чрезъ Одессу и Лондонъ—70,000 1/8 ящиковъ; кирпичнаго: обыкновеннаго, ханькоускаго и китайскаго до 3,000; чернаго, ханкоускаго и фучаускаго до 9,000 ящиковъ

Чайная торговля ярмарки минувшаго года прошла менѣе

удовлетворительно, чѣмъ въ 1881 году; первосборные чаи, пріобрѣтенные гораздо дороже, продавались совершенно безъ выгоды; прессованнаго чаю въ привозѣ было болѣе, нежели въ 1881 году, что ясно доказываетъ, что этотъ чай входитъ въ употребленіе. Цѣны состоялись: байховымъ кяхтинскимъ и ханькоускимъ, запакованнымъ на манеръ кяхтинскаго въ кожу—отъ 133 до 139 р. 50 к. за ящикъ, на 12-мѣсячный срокъ. Эту цѣну платили за фактуры (партіи) чаевъ, состоящія изъ наиболѣе высокихъ сортовъ, и брали пользы отъ 5—10 руб. на ящ. Средніе и низкіе сорта байховыхъ чаевъ въ слабомъ спросѣ, продажъ ихъ было очень мало, да и отъ тѣхъ получали рублей по пяти убытка. На удачную продажу высокаго сорта чаевъ, по общему мнѣнію, повліяла гибель двухъ пароходовъ, нагруженныхъ первосборными лучшими чаями. Цѣны кирпичнымъ чаямъ состоялись: обыкновенному китайской прессовки 57—59 р., ханькоуской 66 — 80 руб., чернымъ ханькоускимъ 71—74 р., фучаускимъ 64—68 руб. за наличныя деньги.

На ирбитскую ярмарку, по свѣдѣніямъ пермскаго статистическаго комитета, въ 1880 г. было привезено чаю 28,768 ящ. байховаго и 6,645 ящик. кирпичнаго, кромѣ того, безъ обозначенія, какого именно чаю, байховаго или кирпичнаго, было привезено 7,937 ящика 8,200 пуд.; обращая всѣ ящики въ пуды, приблизительное количество привезеннаго въ ярмарку 1880 г. чая составляетъ отъ 140 до 150,000 пудовъ. На ирбитскую ярмарку 1883 года привезено было чаевъ байховыхъ до 30,000 ящиковъ, кирпичныхъ 15,000 ящиковъ. Колебанія чайной торговли на ирбитской ярмаркѣ находятся въ прямой зависимости отъ хода сухопутной торговли.

ГЛАВА X.

Китай.

(Продолженіе).

Русская торговля чаемъ внутри Китая.—Чайный сезонъ.—Укупорка чая.—Положеніе торговли байховыми чаями, ея будущее. — Попытка сбывать русскіе чаи въ Западной Европѣ. — Фабрикація кирпичныхъ чаевъ. — Полѣнчатый и прессованный чаи.—Шелкъ.—Сахаръ-леденецъ, соломенныя и фарфоровыя издѣлія.

Непосредственная русская чайная торговля въ самомъ Китаѣ уже и въ настоящее время представляетъ размѣры довольно внушительные. По исчисленію г. Пономарева, въ 1878 г., приблизительную сумму всего оборота, непосредственно русскаго, по чайному дѣлу, не считая фрахта, уплачиваемаго въ Лондонѣ, Одессѣ и С.-Петербургѣ за отправленные моремъ чаи, можно исчислить такъ: оборотъ въ Ханькоу по вывозу и ввозу 1.788,463 ланъ; оборотъ въ Фучау 754,067 ланъ. Заплачено за перевозку чаевъ китайцамъ и монголамъ отъ Тянь-цзина до Кяхты и разныхъ расходовъ по переотправкѣ чаевъ, принимая количество, показываемое въ тянь-цзинскихъ русскихъ свѣдѣніяхъ, а также и среднюю стоимость расходовъ 1.006,581 ланъ. Итого весь русскій оборотъ 3.549,111 ланъ или русскихъ серебряныхъ (звонкой монетой) 7.098,222 рубля.

И такъ весь оборотъ нашихъ коммисіонеровъ представлялъ въ 1878 году довольно почтенную, смотря конечно съ русской точки зрѣнія, цифру въ 10.647,333 кредитныхъ рублей. Съ тѣхъ поръ цифра эта значительно увеличилась, несмотря на пониженіе цѣны чаевъ на мѣстѣ, какъ это будетъ видно при обозрѣніи торговли въ отдѣльныхъ китайскихъ портахъ.

Торговля чаемъ идетъ по сезонамъ, т. е. находится въ прямой зависимости отъ сборовъ чайнаго листа, которыхъ три. Передъ открытіемъ перваго сезона всѣ заняты, разумѣется, предположеніями о количествѣ и качествѣ предстоящаго сбора, хотя сдѣлать общее заключеніе невозможно даже и приблизительно. Одно можно сказать навѣрное, что китайцы представляютъ всегда дѣло въ худшемъ видѣ; ихъ выгода состоитъ въ томъ, чтобы въ предположеніи плохаго сбора заставить скупать въ Шанхаѣ остатки чаевъ предыдущаго чайнаго сезона. Обыкновенно открывается чайный рынокъ въ началѣ четвертой китайской луны, т. е. около первыхъ чиселъ мая, когда поступаютъ отъ китайцевъ предложенія на первосборный байховый чай. Въ это время въ Европѣ запасы чаевъ уже истощены, а въ Китаѣ готовы и высушены лучшіе чаи перваго сбора, т. е. изъ самыхъ молодыхъ листьевъ. Въ началѣ мая въ Ханькоу, Цзю-цзянѣ и др. чайныхъ рынкахъ начинается родъ ярмарки; на улицахъ стоитъ запахъ чая; со всѣхъ сторонъ китайскіе скупщики доставляютъ чайный листъ. Чай свозится на баркахъ по рѣкамъ и каналамъ, куда пока еще доступъ европейскимъ судамъ и пароходамъ не дозволенъ. Къ баркамъ изъ плантацій, на разстояніи до 5 верстъ, чай везутъ на тачкахъ и несутъ на рукахъ. Китайскіе маклеры то и дѣло являются въ паланкинахъ въ европейскіе конторы, предлагая сорта чая, а сортовъ чая множество, въ одномъ Ханькоу до двухъ тысячъ. Цѣлый день, съ 5 часовъ утра, происходитъ проба чаевъ. Для этого въ конторахъ имѣются особыя залы, со столами вокругъ, окна задѣланы, такъ что свѣтъ падаетъ сверху. Каждый сортъ заваривается отдѣльно въ микроскопическомъ чайникѣ. Пробователь сначала сильно втягиваетъ носомъ запахъ чая, а затѣмъ полощетъ ротъ настоемъ, выплевывая въ громадную плевальницу, вышиною въ два аршина; англичане скребутъ себѣ еще языкъ. Отъ постояннаго втягиванія и плеванія купцы за это время желтѣютъ, худѣютъ и страдаютъ грудью. Къ счастью, такая каторжная жизнь продолжается лишь одинъ мѣсяцъ; далѣе, лѣтомъ до августа сдѣлки съ чаемъ, качества котораго постепенно ухудшаются, слабѣютъ, а зимою и вовсе прекращаются, кромѣ Шанхая.

Для того, чтобъ составить себѣ понятіе, какъ громадно предложеніе чаевъ и какъ быстро иностранцами раскупается первый чай, достаточно обратить вниманіе на цифры покупае-

маго чая уже въ теченіе первыхъ дней по открытіи рынка, когда самая горячая его пора. Такъ, по свѣдѣніямъ коммерческаго циркуляра русскихъ фирмъ въ Ханькоу, отъ 7 (19) мая 1882 года, видно, что 28 апрѣля было подано китайцами 176 образцовъ байховаго чая, а на слѣдующій день поступили еще 64 образца, и тогда же рынокъ былъ открытъ англійскою конторою Ридъ, Эвансъ и Комп., взявшей партію линчжоускаго чая, по 52 ланы (около 150 руб. монетою) за пикуль. Въ продолженіе первыхъ восьми дней по открытіи рынка, было куплено иностранными конторами, въ числѣ 22-хъ фирмъ, всего 333,880 полуящиковъ чая, въ томъ числѣ для Россіи и преимущественно нашими фирмами (ихъ четыре) 156,300 полуящиковъ.

Въ эту важнѣйшую пору рынка, въ Ханькоу и Фучау находятся лично всѣ представители тамошнихъ иностранныхъ и китайскихъ фирмъ по чайной торговлѣ; къ этому же времени приходятъ туда паровыя и парусныя суда исключительно съ предложеніемъ услугъ чаеотправителямъ доставить ихъ грузы въ любой портъ. Въ то же короткое число дней, когда устанавливаются цѣны на партіи чая, устанавливаются и цѣны на фрахтъ. Крайне дорожа временемъ, взаимные договоры быстро рѣшаютъ всѣ разсчеты на огромные милліоны между чаеторговцами и ихъ покупателями, и между покупателями и шкиперами судовъ.

Одновременно съ пробою чаевъ идетъ покупка. Все зависитъ отъ первыхъ сдѣлокъ, сообразно съ которыми и устанавливаются дальнѣйшія цѣны. Такъ какъ китайцы лучшіе купцы въ мірѣ (какъ евреи, они только и разговариваютъ между собою что о дѣлахъ) и дѣйствуютъ всегда дружно, то, понятно, всѣ европейцы слѣдятъ, какъ бы ихъ братья своею торопливостью не поддалась китайцамъ. Поэтому открытіе цѣнъ стараются всегда держать въ секретѣ; напротивъ того, послѣдующія сдѣлки производятся съ рѣдкою въ торговлѣ откровенностью. Каждой покупкѣ, кѣмъ бы она сдѣлана ни была, ведутся во всѣхъ фирмахъ подробные счеты и статистику чайной торговли не трудно въ концѣ года составить весьма полную. Каждая покупка вносится въ разграфленную книгу въ хронологическомъ порядкѣ, особою статьею, и китайскій маклеръ внизу ставитъ свой іероглифъ. Затѣмъ ведется книга, гдѣ записываются свойства каждой купленной партіи: запаха, цвѣта, запаха варенаго листа,

вкуса настоя и цѣны. Русскія фирмы также ведутъ эти книги и составляютъ свои статистическіе отчеты, которые потомъ печатаютъ. Г. Ивановъ первый завелъ это, а по его стопамъ пошелъ г. Понамаревъ. Разница въ этихъ отчетахъ между цифрами отправленныхъ изъ Ханькоу и Фучао чаевъ съ тяньцзиньскими торговыми свѣдѣніями бываетъ вслѣдствіе того, что подмачиваемые на пароходахъ чаи въ число отправки въ Кяхту не попадаютъ; случается и еще, что чаи остаются на долго въ Шанхаѣ по независящимъ отъ отправителей обстоятельствамъ. Вслѣдствіе этого и случается разница въ показываемыхъ цифрахъ. Вообще же публикуемыя свѣдѣнія составляются добросовѣстно.

Цѣны на чай устанавливаются только въ сезоны. Цѣны зимнія, и то лишь въ Шанхаѣ, бываютъ по большой части номинальныя. Вотъ сравненіе цѣнъ въ Лондонѣ и Ханькоу въ 1880 году, считая по курсу 5 ш. 4 п. за ланъ и $3^1/_2$ фунта стерл. фрахта на пароходахъ прямаго сообщенія въ Лондонъ; высшіе ланчжоускіе чаи, при покупкѣ въ Ханькоу, въ 43 лана за пикуль, въ Лондонѣ обошлись 2 ш. $3^1/_2$ п. за англійскій фунтъ; низшіе сянтамскіе, считая въ покупкѣ $9^1/_4$ ланъ за пикуль въ Ханькоу, въ Лондонѣ обошлись въ $8^1/_4$ п. за англ. фунтъ.

Купленные чаи, если они идутъ въ Англію или Соединенные Штаты, отправляются въ тѣхъ же ящикахъ, въ которыхъ привезены; для Россіи требуется по большей части болѣе прочная укупорка. Русскіе того мнѣнія, что если не такъ тщательно укупоривать свои чаи, то вкусъ чаевъ нѣсколько измѣняется. Чаи перекладываются поэтому въ новые ящики, покрытые внутри свинцомъ, и голые китайцы, обливаясь потомъ, ногами утаптываютъ чай въ ящики.

Такая переукупорка невыгодна для пароходовъ, приходящихъ за чаями, почему и послѣ прибытія на рынокъ требуемыхъ чаевъ, нельзя разсчитывать получить грузъ, отправляемый въ Россію, такъ же скоро, какъ отправляемый въ другіе пункты. Большая половина ящиковъ послѣ укупорки еще оплетается камышемъ. Англичане, не имѣя обыкновенія переукупоривать (китайская укупорка нисколько не хуже нашей), получаютъ возможность посылать первый пароходъ черезъ недѣлю, по открытіи рынка. Случается, что на англійскихъ пароходахъ часть чая адресуется поэтому черезъ Лондонъ для русскихъ домовъ. Вотъ

причина, почему ранѣе прихода русскихъ пароходовъ въ Одессу, въ Москвѣ уже появляются первосборные чаи, пришедшіе черезъ Лондонъ. Во время переговоровъ объ этомъ предметѣ представителей Добровольнаго флота съ представителями русскихъ домовъ въ Ханькоу, послѣдніе высказались, что ни въ чемъ не могутъ измѣнить обычаевъ чайной торговли, что это зависитъ вполнѣ отъ русскихъ заказчиковъ; но что, находясь въ Ханькоу, они не болѣе какъ коммисіонеры, выполняющіе заказы.

За укупоркой идетъ погрузка чаевъ въ суда. Чему дѣйствительно надобно удивляться—такъ это искусству китайцевъ стиведоровъ въ укладкѣ чаевъ въ трюмъ. Чай отправляется въ «мѣстахъ» опредѣленной формы—ящикахъ, полуящикахъ, четвертьящикахъ, между тѣмъ трюмы корабля имѣютъ разнообразныя очертанія отъ кривыхъ боковъ, а также отъ скрѣпленій, шпангоутовъ, бимсовъ и пр., китайцы же ухитряются набивать трюмы буквально въ плотную. Эту головоломную задачу сочетанія геометрическихъ фигуръ они дѣлаютъ съ необыкновенною быстротою: ящики подаются на палубу руками, затѣмъ спускаются сверху по наклоннымъ жердямъ непрерывною струею и ни на минуту работа не задерживается. Для пароходовъ подобная укладка, понятно, очень выгодна, ибо взять лишнихъ даже сотню тоннъ чая составляетъ разсчетъ въ четыре, пять тыс. рублей, между тѣмъ при искусствѣ можно уложить лишнихъ до 200 тоннъ (въ тоннѣ чая 24 пуда netto). Такая укладка однако стоитъ дороже. Рабочіе получаютъ до 50—60 коп. въ день (въ то время когда рабочіе на кирпичныхъ чайныхъ фабрикахъ получаютъ отъ 14 до 30 к). Спеціалисты на этотъ счетъ шанхайскіе рабочіе. Для укладки чаевъ деревянная подстилка полагается отъ парохода, рогожи же и цыновки отъ предпринимателей укладки. Нѣкоторые дома укупориваютъ мѣста чая въ сырыя кожи, очевидно, чтобы выдать его потомъ за кяхтинскій; такъ какъ обшивка въ бычьи кожи нужна только для продолжительной сухопутной перевозки, то такая укладка относится уже скорѣе къ разряду подлоговъ.

Съ такой же торопливостью, съ которою идетъ проба и погрузка чая, производится и движеніе пароходовъ. Каждый старается привезти свой чай въ Лондонъ первымъ, чтобы воспользоваться высокой цѣной свѣжаго чая; при опозданіи же случается, что рынокъ переполненъ и чай въ Англіи продается дешевле того, чѣмъ купленъ въ Ханькоу. Чайные пароходы-

клипера поэтому лучшія по своему ходу грузовыя суда въ мірѣ. Соревнованіе между ними усиливается еще тѣмъ, что первому пришедшему въ Англію съ грузомъ чая даютъ по фунту стерлинговъ на тонну дороже, что составляетъ для парохода тридцать тысячъ рублей преміи. Понятно, что ради этой преміи каждый капитанъ старается нагрузиться какъ можно быстрѣе, уйдти поскорѣе и, обогнавъ на пути всѣ другіе пароходы, прійдти первымъ. Побѣдитель и на будущій годъ, конечно, обезпеченъ зафрактованіемъ по лучшей противъ другихъ судовъ цѣнѣ.

Русскія фирмы часть своего груза, около трети, посылаютъ черезъ Лондонъ и Одессу (въ 1876 г. черезъ Балтійскій портъ), остальныя двѣ трети идутъ, по прежнему, на Кяхту, для чего чай везется водою сначала Янцзы-цзяномъ, потомъ моремъ до Тянь-цзина, далѣе на джонкахъ по рѣкѣ Бейхо до Тунчжеу и, наконецъ, на верблюдахъ на Калганъ въ Кяхту и далѣе гужемъ и за пароходами. Путь черезъ Сибирь, дорогой и очень медленный, предпочитается русскими, сравнительно съ суэцкимъ путемъ, ради выгоды, доставляемой разницей въ пошлинахъ съ чая, взимаемыхъ въ иркутской таможнѣ, сравнительно съ пошлинами на европейской границѣ. Эта разница отъ введенія золотыхъ пошлинъ сдѣлалась еще чувствительнѣе. Кирпичный же чай только и возможно возить черезъ Кяхту, такъ какъ по европейской границѣ онъ обложенъ запретительной пошлиной.

Въ настоящее время первосборныхъ чаевъ идетъ на Лондонъ не много и большая часть ихъ отправляется на Одессу; но за то чаи втораго и третьяго сборовъ почти исключительно идутъ на Лондонъ. Нельзя не пожалѣть объ этомъ обстоятельствѣ, потому что ежели бы весь чай, отправляемый въ Россію, шелъ прямо въ Одессу, то пароходамъ Добровольнаго флота обратный фрахтъ былъ бы обезпеченъ почти въ теченіи цѣлаго года. Измѣнить это обстоятельство оказывается тоже не во власти русскихъ домовъ въ Китаѣ, потому что русскіе чаеторговцы, заказывая чай, назначаютъ въ то же время и путь, какимъ онъ долженъ быть представленъ. Хотя повидимому и очень трудно измѣнить это положеніе дѣлъ, во всякомъ случаѣ полезно было бы обществу Добровольнаго флота вступить объ этомъ въ переговоры съ важнѣйшими чаеторговцыми въ Россіи.

Мы уже говорили, что при первомъ появленіи русскихъ внутри Китая они завели свои фабрики байховыхъ и кирпич-

ныхъ чаевъ около самыхъ плантацій, въ «горахъ», но непосредственная выдѣлка байховыхъ чаевъ была постоянно убыточна и пользу выручали лишь китайцы, которые завѣдывали фабриками; усчитать же ихъ было немыслимо, не смотря на всѣ старанія; между тѣмъ у туземныхъ фабрикантовъ байховые чаи приготовлялись скорѣе, лучше и стоимостью по выдѣлкѣ выходили значительно дешевле, нежели у русскихъ. Поэтому послѣдніе предпочли свои фабрики закрыть и покупать байховые чаи отъ китайцевъ.

Даже саньсійцы (китайцы изъ провинціи Саньси, ведущіе издавна съ русскими торговлю черезъ Кяхту) начали покупать съ ханькоускаго рынка чай и отправлять на пароходахъ въ Тянь-цзинъ, затѣмъ въ Калганъ и Кяхту, то есть тѣмъ же самымъ путемъ, какимъ отправляютъ русскіе въ теченіе многихъ лѣтъ, находя, что пріобрѣтеніе съ ханьукоскаго рынка чаевъ выгоднѣе, нежели выдѣлка ихъ за свой счетъ въ горахъ, на арендованныхъ фабрикахъ. По всей вѣроятности и они подвергались отъ служащихъ у нихъ китайцевъ, въ Хубэѣ и другихъ провинціяхъ той же участи, какъ и русскіе, т. е. и на нихъ приписывали въ счетахъ при покупкѣ и выдѣлкѣ чаевъ порядочныя суммы, несмотря даже на то, что они, какъ китайцы, знали хорошо всевозможные сложные обычаи и плутни, бывающіе при покупкѣ чайнаго листа.

Русскіе въ своей чайной торговлѣ требуютъ, по обыкновенію, сразу большихъ барышей и не совсѣмъ единодушны въ своихъ дѣйствіяхъ, хотя уже и подражаютъ во многомъ англичанамъ. Хотя русская торговля внутри Китая шла до сихъ поръ прогрессивно въ смыслѣ увеличенія ея оборотовъ, но нельзя навѣрное предсказать, чтобы торговля эта сохранилась въ смыслѣ вполнѣ независимаго рынка. Напротивъ того, нѣкоторые признаки указываютъ, что быть можетъ наступитъ время, когда крупные чайные торговцы обратятся, по крайней мѣрѣ для байховыхъ чаевъ, къ посредству иностранныхъ коммисіонеровъ. Причина этого печальнаго явленія лежитъ въ денежномъ вопросѣ. Для активной торговли московскіе чайники должны заблаговременно переводить въ Китай, черезъ Лондонъ, за неимѣніемъ въ Китаѣ русскаго банковаго учрежденія, огромные капиталы въ видѣ кредитивовъ, между тѣмъ иностранные посредники, не требуя денегъ впередъ, предлагаютъ по заявленнымъ образ-

цамъ доставлять чаи съ уплатою по предъявленіи ихъ въ Москвѣ. Предложеніе весьма соблазнительное для нашей лѣни.

На ходъ русской чайной торговли непремѣнно вліяетъ этотъ заказъ московскихъ чаеторговцевъ черезъ нѣмцевъ и англичанъ. Тѣ и другіе по окончаніи сезона уѣзжаютъ въ Европу и лично являются въ Москву, гдѣ, пріобрѣтаютъ заказы, благодаря своимъ агентамъ, за что послѣднимъ платятъ $^1/_2\%$ комиссіи. Они же предлагаютъ свои кредитивы и по онымъ разсрочиваютъ заказчикамъ платежи. Баронъ Кнопъ уже нѣсколько лѣтъ доставляетъ чай на нижеслѣдующихъ условіяхъ. По привозѣ чаевъ въ Москву онъ немедленно сдаетъ ихъ заказчикамъ, получая въ уплату векселя въ 12 и болѣе мѣсяцевъ, съ такимъ же учетомъ, какъ принимаются и банкомъ, т. е. изъ 6 или 8% годовыхъ. Естественно, что на подобныхъ выгодныхъ условіяхъ тотъ, кто прежде черезъ русскихъ выписывалъ 500 ящиковъ, даетъ заказъ на 5,000 ящиковъ. Оттого въ Москвѣ въ чаяхъ случается избытокъ и они были проданы, напр. въ 1876 году, съ убыткомъ.

Московскіе купцы обязаны однако поддерживать не барона Кнопа, а свою русскую торговлю, вспомнивъ, что еще недавно, до водворенія русскихъ домовъ въ Китаѣ, Россія переплачивала иностранцамъ за кантонскіе чаи громадныя деньги и тогда многіе иностранные дома нажили отъ насъ милліоны. Неужели можно допустить, что, по неимѣнію у себя коммисіоннаго дѣла, русскіе закроютъ свои дѣла въ Китаѣ? Тогда вся чайная торговля наша останется въ рукахъ иностранцевъ; черезъ это естественнымъ путемъ водворится прежняя монополія и за продукты Срединной имперіи русскіе потребители будутъ переплачивать громадныя суммы.

Наконецъ, надобно полагать, что каждый изъ русскихъ торговыхъ домовъ въ Китаѣ исполнитъ всякій заказъ для Россіи осмотрительнѣе, лучше и выгоднѣе для своихъ довѣрителей, чѣмъ кто бы то ни было изъ иностранцевъ. И это оттого, что наши дома основательно знаютъ требованія качествъ чаевъ для русскаго рынка, и затѣмъ лимитированные заказы выполняютъ только въ томъ случаѣ, когда товаръ дѣйствительно подходящій. А иностранцы не обращаютъ должнаго вниманія на доброту чая, и лишь была бы подходящая цѣна, какъ они уже и выполняютъ заказъ; послѣдствіемъ чего бываетъ то, что отъ подобныхъ покупокъ довѣрители берутъ убытки.

О достоинствѣ выполняемыхъ заказовъ иностранцами, г. Пономаревъ приводитъ весьма нелестное мнѣніе одного очень солиднаго, едва ли не перваго производителя чаевъ въ Россіи. Послѣдній выписывалъ изъ Китая чай черезъ иностранцевъ, собственно для сравненія съ покупками въ Китаѣ же русскими, и въ концѣ концовъ пришелъ къ тому заключенію, что нынѣ уже не поручаетъ купить ни одного ящика иностранцу, не смотря даже на то, что иностранцы берутъ коммисіонное вознагражденіе чуть не на половину дешевле противъ русскихъ домовъ.

Комиссіонное вознагражденіе русскихъ купцовъ за байховый чай 3%, за кирпичный чай 5%. Г. Пономаревъ съ общества Добровольнаго флота бралъ 5% коммисіи за грузы, получаемые при его посредствѣ, и по 2% за всѣ чаи, взятые помимо его участія.

И для самихъ иностранцевъ вышеупомянутыя спекуляціи не приносили пока ожидаемыхъ благопріятныхъ результатовъ, а даже повлекли за собой нѣкоторые дальнѣйшіе убытки, напримѣръ важнѣйшія фирма Кнопа въ сезонѣ 1881 г. торговала не совсѣмъ удачно, скупивъ много чаевъ безъ надлежащей сортировки, которые оказались придымленными. При столь неправильномъ веденіи дѣла упомянутый нѣмецкій домъ долженъ былъ понести громадныя потери; между тѣмъ онъ чрезвычайно вредитъ русскому дѣлу въ непосредственныхъ прямыхъ и правильныхъ сношеніяхъ съ Китаемъ; мы убѣждены, что этимъ вмѣшательствомъ наши дѣла тутъ могутъ значительно сократиться.

Пока впрочемъ въ Китаѣ открываются новые русскіе дома и дѣло разбивается, поэтому заработки коммисіонныхъ домовъ далеко не даютъ тѣхъ блестящихъ результатовъ, какіе получались за коммисіонные грузы въ первые годы. Несомнѣнно, что увеличеніе коммисіонныхъ домовъ, вызывая между ними конкурренцію, полезно въ общемъ итогѣ торговли, ибо каждый домъ старается выгоднѣе, дешевле и лучше противъ другихъ исполнить коммисію, но, повторяемъ, дабы поддержать нашихъ китайскихъ дѣятелей и поощрить ихъ тяжелые труды, необходимо, чтобы русскіе оптовые чаеторговцы поручали свои заказы исключительно имъ. Это ихъ прямая патріотическая обязанность, если только они захотятъ обратить серьезное вниманіе на будущность русскаго чайнаго дѣла въ Китаѣ.

Кромѣ поощренія своихъ коммисіонеровъ и открытія съ этою

цѣлью новыхъ домовъ, наиболѣе серьезный толчекъ русско-китайская торговля получитъ лишь при двухъ условіяхъ: во-первыхъ, при устройствѣ въ Ханькоу и Фучао отдѣленій какого либо крупнаго русскаго банковаго учрежденія; во-вторыхъ—и это самое важное—отъ устройства постоянныхъ и прочныхъ пароходныхъ сообщеній Ханькоу и Фучао съ Одессою съ одной стороны и съ Тянь-цзиномъ и Амуромъ—съ другой. По обоимъ направленіямъ и въ Европу и въ Сибирь мы напрасно переплачиваемъ иностранцамъ огромные фрахты, составляющіе въ общемъ итогѣ милліонныя суммы. Посылать за чаями свои пароходы въ Ханькоу первую попытку сдѣлало уже Русское общество пароходства и торговли; въ настоящее время за то же самое взялось общество Добровольнаго флота. Отъ удачи этой операціи будетъ зависѣть дальнѣйшее направленіе дѣла. Пароходы Добровольнаго флота, съ ихъ прекраснымъ ходомъ, весьма подходятъ для перевозки чаевъ; вопросъ будетъ только въ томъ, какое употребленіе найдутъ себѣ эти пароходы въ остальное время года, такъ какъ за чаемъ съ выгодою можно ходить лишь одинъ разъ въ годъ. Безъ дополнительнаго же фрахта плаваніе въ Китай возможно лишь при помильной платѣ или какой нибудь другой субсидіи.

Заканчивая съ русскими байховыми чаями, кстати будетъ упомянуть о попыткахъ найти имъ сбытъ за границею. Контора Фр. Лоссенъ предлагала открыть въ Дрезденѣ торговлю русскими чаями и ходатайствовала передъ министерствомъ финансовъ, чтобы за все количество чаевъ, выписываемое изъ Москвы, была бы возвращаема таможенная пошлина, уплаченная за ввозъ этихъ чаевъ въ Россію. По словамъ конторы, спросъ на русскіе чаи брат. Поповыхъ и др., развѣшанныхъ въ фунтовыхъ и полуфунтовыхъ пакетахъ, заграницею увеличивается, но препятствіемъ служитъ то, что чаи обязаны уплачивать въ Германіи вторичную пошлину. Министерство отказало въ этой просьбѣ, предоставивъ Лоссену, на основаніи 722 ст. и примѣч. къ ст. 700 тамож. устава, пріобрѣтать русскіе чаи изъ числа партій, находящихся еще въ таможняхъ на складѣ и пошлиною не оплаченныхъ. Кромѣ того, департаментъ таможенныхъ сборовъ выразилъ опасеніе, что возвратъ пошлинъ поощритъ ввозъ чаевъ безъ пошлинъ черезъ Красноводскъ! Опасеніе очевидно неосновательное.

Вышеозначеннымъ разрѣшеніемъ Лоссенъ воспользоваться

не можетъ, потому что въ складочныхъ таможняхъ рѣдко бываютъ кяхтинскіе чаи, да и заграницею цѣнится развѣшанный у насъ чай, т. е. развѣшанный по вкусу потребителей. Таможенный департаментъ заявилъ, что недостатокъ помѣщеній въ таможняхъ не позволяетъ сортировать тамъ чай, не оплаченный пошлиною, и предлагалъ Лоссену выписать лучше сортировщика изъ Москвы. Но понятно, что это не одно и то же, ибо въ цѣнѣ русскаго чая заграницей играетъ самую важную роль имя извѣстной фирмы. По нашему мнѣнію, вопросъ этотъ былъ разрѣшенъ слишкомъ поспѣшно и серьезныхъ препятствій къ возврату пошлины за кяхтинскій чай не представлялось.

Если русская торговля байховымъ чаемъ находится въ нѣсколько шаткомъ положеніи, то за то торговля кирпичными чаями постепенно приходитъ въ цвѣтущее положеніе и доставляетъ русскимъ производителямъ значительныя выгоды. Кирпичный обыкновенный чай выдѣлывается изъ четырехъ сортовъ чайныхъ листьевъ, снимаемыхъ съ тѣхъ же кустовъ, съ которыхъ собираются листья байховаго чая: 1) Внутрь кирпича кладется матеріалъ подъ названіемъ лао-ча, то есть старый чай, срѣзанный съ кустовъ по истеченіи одного, двухъ и даже трехъ лѣтъ. Лао-ча продается на рынкахъ вмѣстѣ со стеблями, изъ коихъ нѣкоторые бываютъ толщиною въ палецъ. На русскихъ фабрикахъ, при сортировкѣ, ихъ выбрасывается отъ 5—10% на китайскихъ же этого не дѣлаютъ. Лао-ча складывается въ сыромъ видѣ въ небольшихъ комнатахъ, утаптывается ногами, подвергается броженію до тѣхъ поръ пока, не приметъ, по желанію, темно-зеленый, свѣтло- или темно-кирпичный цвѣтъ. Затѣмъ посрединѣ прорубаются проходы около аршина въ ширину для провѣтриванія, причемъ броженіе прекращается. По прошествіи 20—40 дней, когда масса просохнетъ, начинается прессованіе въ кирпичи. 2) Матеріалъ, идущій въ кирпичъ и помѣщающійся по бокамъ его для прикрытія стеблей, находящихся въ лао-ча, называется эрръ-мянь—это тоже переросшій листъ, но не заморенный, какъ первый; онъ имѣетъ свѣтло-зеленый цвѣтъ, при завариваніи въ чайникѣ почти не даетъ настоя, вкусъ его горькій, непріятный. 3) Матеріалъ сань-мянь, такъ называемый верховикъ, кладется сверхъ кирпича; онъ непремѣнно долженъ состоять изъ цѣльныхъ зеленыхъ листьевъ, безъ стеблей. 4) Матеріалъ садэй, листъ его такой же, какъ и у сань-мяна, только ломанный, отсѣянный отъ него.

Все дѣло въ приготовленіи кирпичнаго чая, какъ и байховаго, зависитъ отъ матеріала и отъ болѣе или менѣе долгаго броженія; послѣднее даетъ и цвѣтъ и вкусъ чаю. Кромѣ того, большое вліяніе на цвѣтъ и вкусъ чая имѣетъ бо̀льшая или меньшая степень броженія чайныхъ листьевъ во время приготовленія. Какъ уже было сказано, при броженіи сначала чайные листья получаютъ темно-зеленый цвѣтъ, при дальнѣйшемъ ходѣ процесса свѣтло-коричневый и темно-коричневый, а если недосмотрѣть, то онъ можетъ совершенно сопрѣть и сдѣлаться негоднымъ къ употребленію. Въ прежнее время русскіе купцы выдѣлывали кирпичный чай, доводившійся броженіемъ лишь до темно-зеленаго цвѣта. Чай этотъ шелъ на Волгу для живущихъ въ восточныхъ губерніяхъ Россіи инородцевъ, частію же на сѣверный Кавказъ. Потребители привыкли къ цвѣту и вкусу чая именно такого приготовленія, но оптовые торговцы роптали на фабрикантовъ за довольно значительный процентъ порчи въ кирпичномъ чаѣ. Дѣйствительно, при медленной перевозкѣ на верблюдахъ чрезъ Монголію, въ Кяхтѣ приходилось отбрасывать отъ него до $^1/_3$ браку, кромѣ того, браковали на нижегородской ярмаркѣ и въ Казани за пятна на кирпичахъ; поэтому нѣкоторые фабриканты, по почину г. Пономарева, желая избѣжать порчи въ кирпичныхъ чаяхъ и вреднаго дѣйствія ихъ на желудки, остановились на мысли, что если матеріалъ кирпичнаго чая лао-ча подвергать большему замариванію и обращать листъ не въ зеленый, а въ темно-коричневый цвѣтъ, то чай не долженъ подвергаться порчѣ въ дорогѣ и неблагопріятно вліять на здоровье потребителей. Примѣромъ имъ послужили кирпичные чаи китайской выдѣлки. У китайцевъ, производящихъ громадную торговлю кирпичнымъ чаемъ въ Монголіи, онъ замаривается до темно-коричневаго цвѣта, и процентъ брака бываетъ самый ничтожный. Приготовленые при замариваніи до темно-коричневаго цвѣта образцы чаевъ русскіе фабриканты послали въ Тянь-цзинъ, Калганъ и Кяхту для строгой оцѣнки, и отъ тамошнихъ торговцевъ и потребителей получили одобрительный отзывъ и заказы на приготовленіе такихъ именно чаевъ. Но приготовленные по новому способу кирпичные чаи не понравились нижегородскимъ оптовымъ покупателямъ и ихъ кліентамъ, что, впрочемъ, вполнѣ естественно: они привыкли къ другому виду и иному вкусу кирпичныхъ чаевъ и потому обвинили нашихъ фабрикантовъ въ

Ханькоу въ ухудшеніи производства и даже въ примѣшиваніи какой-то травы. Обвиненіе, по словамъ г. Пономарева, основано на недоразумѣніи. «Новый способъ приготовленія, сравнительно съ прежнимъ, говоритъ онъ, есть шагъ впередъ: чай здоровѣе, легко выдерживаетъ дальнюю перевозку и почти не имѣетъ брака, но за то приготовленіе его дороже для фабрикантовъ, ибо при замариваніи до темно-зеленаго цвѣта изъ 100 фунтовъ матеріала получалось 90 фунтовъ чаю, а при замариваніи до темнокоричневаго изъ 100 фунт. матеріала получится только 82 фунта чая. Что же касается до обвиненія въ примѣшиваніи къ чаю постороннихъ травъ, то подобное обвиненіе потому уже неосновательно, что главный матеріалъ кирпичнаго чая лао-ча продается на рынкахъ Китая отъ $2^1/_4$ до $2^3/_4$ коп. за фунтъ на наши деньги, т. е. не дороже сѣна въ нѣкоторыхъ мѣстахъ Европы. Впрочемъ, мы увидимъ далѣе, что жалобы торговцевъ кирпичнымъ чаемъ имѣли фактическія основанія.

Болѣе десяти лѣтъ со времени водворенія русскихъ внутри Китая (до 1875 г.) существовали «въ горахъ» русскіе фабрики и лишь тогда опытъ указалъ, что въ портахъ, открытыхъ для торговли съ европейцами, приготовлять кирпичный чай лучше и выгоднѣе во всѣхъ отношеніяхъ. Во первыхъ это не сопряжено съ тѣмъ громаднымъ рискомъ, какому обыкновенно подвергаются капиталы внутри Китая. Бывали случаи грабежей фабрикъ, стачекъ рабочихъ, несвоевременной доставки дровъ, притѣсненія отъ жителей, т. д.; во-вторыхъ не затрачивается непроизводительно тотъ капиталъ на обстановку фабрикъ, какой обыкновенно требуется для задатковъ въ горахъ, въ началѣ каждаго года, подъ дрова и т. п. матеріалы, которые въ Ханькоу, по мѣрѣ надобности, доставляются безъ замедленія, не получая впередъ денегъ. Къ тому же дрова здѣсь съ выгодою замѣняются каменнымъ углемъ. Въ третьихъ, имѣя фабрику въ Ханькоу, можно страховать ее отъ огня, чего въ горахъ дѣлать немыслимо, а въ случаѣ пожара теряется безвозвратно все что сгоритъ. Въ четвертыхъ, арендая плата не поступаетъ китайцамъ, а остается въ пользу русскихъ, которые, затративъ единовременно на пріобрѣтеніе земли и постройки, постепенно погашаютъ капиталъ и избавляются отъ капризовъ китайцевъ. Наконецъ въ Ханькоу фабрика подъ руками и по мѣрѣ приготовленія чаевъ послѣдніе прямо отправляются въ Сѣверный Китай, тогда какъ при доставкѣ изъ горъ не рѣдко случалось, что лодки тонули со всѣмъ

грузомъ вслѣдствіе бурь, за что ханькоускіе коммисіонеры не мало поплатились; затѣмъ и мелководіе въ маленькихъ рѣчкахъ, при которыхъ по большей части находятся чайныя фабрики, очень часто по мѣсяцамъ препятствовало доставкѣ.

Впрочемъ мнѣніе о притѣсненіи фабрикъ жителями не подтверждается нѣкоторыми показаніями. Г. Лаврентьевъ, подобно другимъ русскимъ, жившій прежде нѣсколько лѣтъ въ «горахъ», т. е. въ китайской деревнѣ, говорилъ намъ, что въ сношеніяхъ съ китайцами русскіе никогда никакихъ затрудненій не встрѣчали, а тѣмъ болѣе притѣсненій; масса китайскаго населенія отличается, по его словамъ, честностью и не было примѣра, чтобы изъ довольно большихъ суммъ денегъ, иногда до 2,000 ланъ серебра, повѣренныхъ простымъ носильщикамъ, было что нибудь украдено. Воровства скорѣе слѣдуетъ опасаться въ городахъ, по крайней мѣрѣ и г. Пономаревъ жалуется, что китайцами практикуются всевозможные способы воровства: крадутъ все, начиная отъ гвоздя и кончая прессованнымъ чаемъ и чайнымъ листомъ; послѣдній крадутъ китаянки отборщицы, сохраняя его въ мѣшечкахъ, нарочно пришитыхъ къ платью для этой цѣли. Обращаться за помощью къ китайской полиціи безполезно, ибо отъ отправляемыхъ ежегодно чрезъ вице-консульство многихъ воровъ съ поличнымъ, она въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ не въ состояніи добиться, кому сбываютъ краденое и налагаемыя вице-консульствомъ чрезъ посредство китайской полиціи наказанія пойманныхъ воровъ мало способствуютъ къ уменьшенію этого зла: пойманный воръ сидитъ въ ставнѣ у фабрики и въ это же время караульные фабрикъ или полицейскіе муниципалитета ловятъ другаго вора. Во всякомъ случаѣ, вслѣдствіе этихъ или другихъ соображеній, только фабрики кирпичныхъ чаевъ были перенесены изъ окрестностей въ самые порты Ханькоу и Фучау. Первый примѣръ подалъ г. Черепановъ. Выгодность фабрикаціи основана, главнымъ образомъ, на крайней дешевизнѣ труда китайскихъ рабочихъ, отличающихся трудолюбіемъ и искусствомъ.

Заработная плата китайскимъ рабочимъ на русскихъ фабрикахъ кирпичнаго чая въ Ханькоу составляетъ на наши деньги лучшимъ 20 — 23 коп. въ день, чернорабочимъ 14—15 коп., женщинамъ 15—20 коп.; у китайцевъ съ кормомъ отъ хозяина рабочій получаетъ даже по 8 коп. въ день! Эта дешевизна болѣе всего зависитъ отъ избытка предложенія, но, взявъ въ разсчетъ, что китайскій чернорабочій одѣтъ и ѣстъ не хуже

чернорабочаго другихъ странъ, надобно предполагать и другія причины. Одна изъ нихъ по всей вѣроятности—мелкая денежная единица, пріучающая китайцевъ къ разсчетливости. Народъ этотъ вообще заслуживаетъ изученія по замѣчательному развитію духа ассоціаціи, по отличному устройству общественной благотворительности и по многимъ другимъ оригинальнымъ сторонамъ своей общественной жизни.

Дешевизна рабочихъ рукъ дѣлала невыгоднымъ примѣненіе пара. Плата за прессовку, обертку въ бумагу и укупорку въ ящики обходилась лишь отъ 25 до 33 копѣекъ съ ящика въ 64 кирпича на русскія кредитныя деньги. Поэтому установленные нѣкоторыми паровые пресса ничуть не удешевили выдѣлку продукта, а наоборотъ—увеличивали. Одному владѣльцу трехъ паровыхъ прессовъ ежегодный ремонтъ ихъ и содержаніе стоили дорого, и если онъ не оставилъ таковыхъ, то единственно потому, что на устройство ихъ уже затраченъ порядочный капиталъ, и еслибъ продать эти прессы, то не выручилось бы и десятой части первоначальной ихъ стоимости. Въ утѣшеніе владѣльцу оставалось лишь одно, что чай въ сравненіи съ ручными прессами прессуется значительно крѣпче и браку бываетъ менѣе. Впрочемъ и то хорошо, что представитель русскаго дома возъимѣлъ желаніе улучшить прессовку чая.

Въ числѣ причинъ неполной удачи паровой прессовки указываютъ на дурное устройство прессовъ и паровыхъ котловъ; кромѣ того за отсутствіемъ механическихъ заводовъ въ Ханькоу, поломки въ машинахъ чрезвычайно убыточны для фабричнаго дѣла. При невозможности сдѣлать починку своими средствами, является необходимость поломанное отправлять въ шанхайскій заводъ и терять время. Сверхъ сего, время теряется на паровомъ прессѣ и потому, что китайцы, съ недѣлю поработавъ, потомъ 2—3 дня возятся за чисткой котловъ, поправкой формъ и т. п. Совсѣмъ не то съ ручнымъ прессомъ; онъ не требуетъ за собой буквально никакого ухода, а всѣ поврежденія его исправляются безъ затрудненія домашними средствами. Паровую прессовку, по словамъ г. Пономарева, китайцы называютъ игрой въ игрушки.

Къ искусству представителей нашихъ фирмъ нужно отнести то единодушіе, съ которымъ они умѣютъ покупать недорогими цѣнами миссинъ или хуасянъ (матеріалъ для чернаго кирпичнаго чая). Благодаря тому же единодушію, они успѣли изгнать под-

мѣсь къ хуасяну постороннихъ травъ, вредно вліяющихъ не только на самый продуктъ, но и на здоровье потребителей. Это обстоятельство произошло слѣдующимъ образомъ. Въ 1874 г. наши фирмы обязались письменнымъ условіемъ покупать хуасянъ всѣмъ вмѣстѣ и дѣлить его между собою процентнымъ разсчетомъ, т. е. на каждый домъ въ томъ количествѣ, насколько получено имъ заказовъ. Но цѣны за матеріалъ они назначили небывало дешевыя, вслѣдствіе чего большая часть хуасяна была раскуплена для Англіи или китайцами, для вывоза въ провинцію Хэнань и въ другія мѣстности, гдѣ мѣстные жители употребляютъ этотъ продуктъ для напитка, когда таковой продается въ Ханькоу дешевыми цѣнами.

Прикащики изъ горъ писали къ своимъ хозяевамъ, что по назначеннымъ цѣнамъ купить хуасянъ невозможно и что нужно прибавить цѣну, но наши коммисіонеры не пришли къ единодушному соглашенію и отклонили предложеніе; они стали выжидать дешевыхъ цѣнъ, а въ это время китайцы скупали лучшій матеріалъ. Когда же наконецъ наступилъ сентябрь, крайній предѣлъ для начатія прессовки кирпичнаго чая, тогда одинъ изъ нашихъ коммисіонеровъ, сначала не соглашавшійся на прибавку цѣны, началъ покупать въ Ханькоу матеріалъ значительно дороже предназначенной цѣны, отвѣчая на протесты, что условіе онъ заключалъ лишь по 1-е сентября.

Послѣ подобнаго отвѣта остальныя фирмы также начали покупать хуасянъ почемъ попало. Но такъ какъ его было мало на рынкѣ, то китайцы стали подмѣшивать въ хуасянъ траву, листья и соръ. Съ такими подмѣсями наши фабрики и прессовали кирпичный черный чай въ 1874 и 1875 году! По мѣрѣ полученія товара въ Сибири и въ Россіи, довѣрители стали писать къ своимъ ханькоускимъ коммисіонерамъ, что кирпичный чай ими получается положительно гнилой и тѣмъ онъ становится хуже, чѣмъ везется далѣе за Кяхту; такъ что въ Томскѣ, и въ особенности въ Тюмени, получается заплеснѣлая масса сгнившаго кирпичнаго чая.

Съ полученіемъ столь печальныхъ извѣстій, ханькоускіе представители собрались на совѣщаніе и подали въ вице-консульство заявленіе, гдѣ, жалуясь на китайцевъ, просили сообщить о такомъ вопіющемъ злоупотребленіи мѣстному даотаю, для принятія мѣръ къ пресѣченію мошенничества на будущее время. По полученіи этого заявленія, вице-консульство немед-

ленно сообщило его даотаю (губернатору); послѣдній исполнилъ настояніе вице-консульства. Въ Янчлоудинѣ и въ Линьчжеу были пойманы русскими фабрикантами приготовители фальшиваго хуасяна и наказаны китайскими властями.

Въ ноябрѣ 1877 г. одинъ изъ представителей русскихъ торговыхъ домовъ доставилъ въ наше вице-консульство образцы чайнаго матеріала «маоца», купленнаго имъ чрезъ маклера Юнь-финъ-лунъ, у китайца Чжань-инъ-чжанъ, въ которомъ оказалась подмѣсь фальшивыхъ листьевъ, похожихъ на чай, вслѣдствіе чего вице-консульство призвало экспертовъ-китайцевъ, которые подтвердили, что дѣйствительно подмѣшанъ фальшивый матеріалъ въ количествѣ, превышающемъ одну треть. Тогда вице-консульство предложило китайцу-маклеру и чаевладѣльцу, согласно съ бывшимъ уже приказомъ даотая, сжечь матеріалъ; какъ чаевладѣлецъ, такъ и маклеръ согласились на это предложеніе и выдали о своемъ согласіи подписку, прося лишь вице-консульство не доводить о томъ до свѣдѣнія даотая, не предавать ихъ суду и обѣщая клятвенно не дѣлать подлога на будущее время ни въ какихъ продуктахъ, отпускаемыхъ русскимъ. Вице-консульство обѣщало исполнить просьбу виновныхъ. Затѣмъ оно извѣстило своимъ циркуляромъ всѣхъ ханькоускихъ резидентовъ, даже китайцевъ, что 17 (29) ноября будетъ публично сожженъ, подъ паровымъ котломъ, на фабрикѣ г. Пономарева, чайный матеріалъ съ подмѣсью фальшивыхъ листьевъ, въ количествѣ 98 мѣстъ. Эта мѣра была исполнена публично; множество китайцевъ заходили на фабрику смотрѣть, какъ происходилъ процессъ сжиганія чая, въ присутствіи виновныхъ.

Почемъ обходится кирпичный чай на фабрикахъ въ портахъ, мы свѣдѣній не получили, но по случаю обвиненія газетою «Сибирь» ханькоускихъ коммисіонеровъ, что кирпичный чай въ 1875 г. обошелся русскимъ 9 ланъ 85 фынъ, а англичанамъ 6 ланъ 75 фынъ, г. Пономаревъ отвѣчалъ въ газетѣ слѣдующимъ разсчетомъ приготовленія кирпичнаго чая въ горахъ:

Миссинъ стоитъ 9,900 чоховъ (покупается на серебро), по 6 ланъ 15 ф. за 100 гинъ, или 6 ланъ за мѣсто въ 64 кирпича. Расходы прессованія составляютъ:

	на мѣсто чоховъ.
прессовка	165
бамбуков. ящики	200
дрова	300

бумага на обертку		80	
фактурка и обертка кирпича		95	
высѣвка верховика		105	
листъ на укупорку		15	
доставка черезъ Ханькоу		150	
лицзинъ въ горахъ		50	
формы		65	
мѣшки новые		15	
расходы фабричные		200	
жалованье служащимъ китайцамъ		200	
аренда фабрики		125	
		1,765	
	ланъ.	фынъ.	
т. е. на мѣсто	1	10	
цѣна миссина	6	15	
коммисіи 3% съ 7 ланъ 25 фынъ	—	22	
провозъ до Тянь-цзина съ пошлиною	2	—	
Итого	9	47	въ Ханькоу,
а въ Фучау	7	71	

Теперь эти расходы очевидно понизились, во всякомъ случаѣ несомнѣнно, что фабрикація кирпичныхъ чаевъ доставляетъ нашимъ чаеторговцамъ значительныя выгоды.

Къ отдѣлу кирпичныхъ чаевъ относятся также чаи «полѣнчатые» и «прессованные». Полѣнчатые чаи въ послѣднее время покупались въ Китаѣ по 2 лана 30 фынъ за полѣно въ 95 фунтовъ, или на русскія деньги 6 р. 90 к. кредитныхъ. Полѣнчатые чаи идутъ изъ Кяхты транзитомъ черезъ Семирѣченскую область въ Кашгаръ и другія части Средней Азіи, но въ самой области они не имѣютъ потребителей. Въ Средней Азіи различаютъ полѣнчатыхъ чаевъ два сорта: цань-лань чай и бань-лань чай. Цѣна за первый за мѣсто въ 90 фунтовъ отъ 55 до 75 руб., въ декабрѣ 1861 г. была 60 руб., бань-лань за мѣсто вѣсомъ въ 110 фунт.—55 руб. Прежде привозилось цань-ланя до 5,000 пуд., съ 1879 г. привозъ уменьшился по дороговизнѣ перевозки, доходившей изъ Кяхты до 12 руб. за пудъ. Бань-лань привозится, но въ незначительномъ количествѣ. Въ Ферганскую область полѣнчатыхъ чаевъ ввозится около 400 пудовъ, по цѣнѣ 24 руб. за пудъ.

Сбытъ этого продукта китайцами въ Средней Азіи довольно значительный; они его отправляютъ изъ Ханькоу по рѣкѣ Ханьянь, съ небольшимъ сухопутнымъ волокомъ до рѣки Жектой, оттуда до Кукухото, а отъ Кукухото до Улясутая и Кобдо на верблюдахъ, кромѣ того чрезъ Гуй-хуа-ченъ, Фань-ченъ, Лань-чжоу и т. д. Теперь вопросъ въ томъ, насколько дороже

или дешевле будутъ доставка и расходы этого продукта чрезъ Кяхту въ Среднюю Азію. Лицзинъ и пошлина съ полѣнчатаго чая обставлены въ Ханькоу чрезвычайно выгодно, а именно отъ 50 фынъ до 1 лана 25 фынъ со 100 гиновъ. Китайцы же, по всей вѣроятности, при провозѣ чрезъ упомянутыя мѣстности платятъ очень много разныхъ поборовъ. Это послѣднее и даетъ надежду на развитіе торговли въ Средней Азіи полѣнчатымъ чаемъ чрезъ посредство русскихъ, а не китайцевъ. 20 полѣнъ, вѣсомъ 12, 80/100 пикулей, этого чая обошлись до Тянь-цзина со всѣми расходами 62 лана 99 фынъ, или около 3 л. 15 ф. за полѣно; но есть надежда и на дальнѣйшее его удешевленіе при покупкѣ, особенно если при большихъ заказахъ послать въ Ханькоу русскаго коммисіонера, тогда стоимость по выдѣлкѣ обойдется еще дешевле. Приготовляются полѣнчатые чаи изъ массы самаго низкаго качества.

Наоборотъ, прессованный чай, по крайней мѣрѣ, по увѣренію его изобрѣтателя, г. Пономарева, есть тотъ же байховый чай, но обращенный прессомъ въ болѣе удобную для перевозки и сохраненія форму шоколадной плитки. Плиточный чай Пономарева имѣетъ видъ плитокъ: длиною 3 вершка, шириною $^{7}/_{8}$ вершка, толщиною $^{1}/_{2}$ вершка и вѣсомъ $^{1}/_{4}$ фунта, верхняя и нижняя поверхности плитокъ раздѣлены поперечными бороздками, глубиною $^{1}/_{3}$ толщины плитки, на 8 разныхъ частей (отвѣчающихъ по вѣсу 3 золотникамъ каждая); на которыя плитка легко ломается, обнаруживая въ изломѣ однородную массу, состоящую изъ измельченныхъ чайныхъ листьевъ; масса плитки компактная, свѣтло-шоколаднаго цвѣта, съ матовымъ блескомъ, по запаху отвѣчаетъ запаху чистаго чернаго чая и имѣетъ на двухъ своихъ поверхностяхъ тисненую надпись «Пономаревъ въ Ханькоу»; плитки завернуты въ чайную тонкую бумагу, а затѣмъ въ олово и, наконецъ, заклеены въ бумажную оболочку, съ этикетомъ на русскомъ или китайскомъ и англійскомъ языкахъ. Эти наружныя особенности устраняютъ возможность подмѣсей къ нему, даютъ потребителю увѣренность, что чай этотъ дѣйствительно той фабрики, фирма которой на немъ вытѣснена, а сверхъ того, потеря аромата и порча чая, вслѣдствіе компактности массы и малаго ея объема, должны быть значительно меньшія противъ разсыпнаго чая. По химическому и вкусовому изслѣдованію образцовъ плиточнаго чая, цѣною 1 р. 18 к. за фунтъ, произведенному въ техническомъ комитетѣ главнаго интендантскаго

управленія, сравнительно съ разсыпными чаями въ 1 р. 20 к. до 1 р. 80 к. за фунтъ, а также съ кирпичнымъ чаемъ, употребляемымъ въ Восточно-сибирскомъ военномъ округѣ, оказалось, что чай Пономарева выше по качеству какъ кирпичнаго, такъ и разсыпнаго чаевъ, цѣною до 1 р. 60 к. за фунтъ, и не уступаетъ этому послѣднему; въ отношеніи же настаиваемости плиточный чай превосходитъ разсыпные чаи означенныхъ цѣнъ въ два раза, не имѣя въ то же время никакихъ подмѣсей. На основаніи всего изложеннаго технический комитетъ призналъ, что плиточный чай заслуживаетъ быть рекомендованнымъ войскамъ, военнымъ госпиталямъ и военно-учебнымъ заведеніямъ. Это подтвердилъ профессоръ Бородинъ.

Плиточный чай приготовляется паровыми прессами, невыгоды которыхъ г. Пономаревъ краснорѣчиво доказывалъ въ своихъ отчетахъ. Лицзинъ и пошлину за плиточный чай въ китайской таможнѣ платятъ наравнѣ съ кирпичнымъ. Въ награду за свое приспособленіе, г. Пономаревъ хлопоталъ о 10-лѣтней льготѣ провоза его прессованнаго чая черезъ морскіе порты въ Россію по кяхтинскому тарифу. Само собою, что удовлетвореніе подобнаго ходатайства, даже при ограниченіи провоза 10,000 пудовъ въ годъ, дало бы производителю барыши, вовсе несоотвѣтствующіе его затратамъ.

Не болѣе шансовъ на успѣхъ имѣетъ ходатайство одного изъ крупнѣйшихъ чаеторговцевъ, г. Губкина, о разрѣшеніи кирпичные чаи вывозить моремъ, такъ какъ провозъ черезъ Монголію дѣлается невозможно дорогимъ. Удовлетвореніе этого ходатайства будетъ смертнымъ ударомъ для сухопутной торговли, хотя нельзя не сознаться, что нынѣшняя пошлина по европейской границѣ черезчуръ высока, совершенно не допуская его провоза. Съ цѣлью поощренія выдѣлки кирпичныхъ чаевъ, наше посольство въ Пекинѣ выхлопотало отмѣну пошлины въ $37^1/_2$ фынъ съ пикуля кирпичныхъ чаевъ, приготовляемыхъ въ самомъ городѣ Ханькоу (но не въ горахъ, гдѣ эта пошлина пока еще остается), но какъ отмѣна послѣдовала лишь въ половинѣ октября, то бо́льшая часть кирпичныхъ чаевъ нынѣшняго сезона прошла еще съ пошлиной.

Послѣ чая шелкъ составляетъ самый важный предметъ вывоза изъ Китая. До сихъ поръ вывозился изъ Китая преимущественно шелкъ-сырецъ; а между тѣмъ, по мнѣнію знатоковъ дѣла, такъ называемый «пекинскій» сученый или крученый

шелкъ превосходнѣе даже французскаго, почему для тѣхъ странъ, которыя выписываютъ этого рода шелкъ изъ Франціи, выгоднѣе было бы получать его изъ Китая.

Для русской торговли въ Китаѣ шелкъ до сихъ поръ не имѣлъ почти никакого значенія, но такъ какъ при установленіи срочныхъ сообщеній перевозка шелка можетъ доставаться иногда русскимъ судамъ и московскіе фабриканты, нуждающіеся постоянно въ китайскомъ шелкѣ, могутъ дать заказы на китайскій шелкъ не въ Ліонѣ, а прямо въ китайскихъ портахъ, и такъ какъ вообще дѣла съ шелкомъ вліяютъ на общій ходъ китайской торговли, то считаемъ не лишнимъ сообщить объ этой торговлѣ нѣсколько подробностей.

Провинціи Гекіангъ, Кіангъ-Тунгъ и Кіангъ-су, всѣ три приморскія и очень богатыя, центръ китайскаго шелководства; цѣлыя долины засажены здѣсь тутовыми деревьями, кромѣ того, деревьями этими обсажены всѣ дороги и промежутки между рисовыми полями. Общая производительность шелка въ Китаѣ опредѣлялась въ 1878 году въ 8.600,000 килограммовъ. О значеніи Китая въ производствѣ шелка даютъ лучшее понятіе слѣдующія свѣдѣнія ліонской торговой палаты о количествѣ по странамъ шелка сырца, обработаннаго въ Европѣ:

	1875 г.	1880 г.
	Килограммъ.	
Италія	2.606,000	2.800,000
Франція	731,090	525,700
Испанія	115,100	70,000
Турція	130,700	95,000
Греція	16,000	16,000
Турція	152,000	80,000
Сирія	135,700	193,000
Персія	310,000	330,000
Алжиръ	1,100	1,650
Остъ-Индія	386,400	274,100
Японія	691,900	950,000
Китай	4.468,071	4.631,000
Всего	9.584,600	9.966,450

Т. е. на долю Китая приходится почти половина европейскаго потребленія шелка.

Вывозъ шелка-сырца изъ Китая измѣнялся въ слѣдующихъ границахъ въ килограммахъ (считая пикуль = 60,47 кил.).

годъ	килограм.	годъ	килограм.
1869	3.222,000	1876	5.621,000
1870	2.769,517	1877	3.400,530
1872	3.816,956	1878	3.818,257
1874	1.135,175	1879	5.939,968
1875	4.488,071	1880	6.386,841

Вывозъ шелка сосредоточивается въ двухъ портахъ, Шанхаѣ и Кантонѣ, остальные порты не имѣютъ никакого значенія. Надобно еще замѣтить, что шелкъ, вывозимый изъ Кантона, ниже качествомъ и дешевле шанхайскаго; онъ направляется исключительно въ Гонгъ-Конгъ, въ торговлѣ отчетахъ о котораго фигурируетъ второй разъ.

Въ прежнее время почти весь китайскій шелкъ шелъ въ Англію, и Лондонъ былъ важнѣйшимъ рынкомъ для китайскаго шелка, гдѣ даже ліонскіе фабриканты снабжались необходимымъ для нихъ товаромъ, приплачивая англичанамъ 5—6% коммисіи. Въ настоящее время французскіе дома завели свои агентуры въ Китаѣ и можно считать, что $^3/_4$ вывозимаго шелка идетъ прямо во Францію, въ Ліонъ, сдѣлавшійся первымъ въ мірѣ по оборотамъ съ шелкомъ рынкомъ. Этому очень много содѣйствовало устроенное въ Шанхаѣ отдѣленіе парижскаго банка Comptoir d'escompte.

Вывозъ шелка очень колеблется; во всякомъ случаѣ требованіе на китайскій шелкъ до 1881 г. года увеличилось, и это требованіе служило вознагражденіемъ для Китая за постоянное пониженіе цѣнъ на чай. Съ 1881 года въ шелковой торговлѣ въ Китаѣ происходитъ кризисъ. Вотъ въ краткихъ чертахъ его происхожденіе. Весь вывозъ шелка изъ Шанхая въ сезонъ 1880 г. въ Англію составлялъ по 11 (23 марта) 1881 г. 75 т. кипъ, количество далеко превосходящее 60 т. кипъ, которыя до тѣхъ поръ считались обычною потребностію Европы; на складѣ осталось отъ 5 до $5^1/_2$ т. кипъ и хотя требованіе на шелкъ и уменьшилось, но цѣны стояли твердо. Къ сезону 1881 г. свѣдѣнія о сборѣ новаго шелка къ 15 іюня показывали, что на китайскіе рынки поступитъ онаго гораздо менѣе чѣмъ въ предыдущемъ году, вслѣдствіе чего и началось повышеніе цѣнъ. Этому содѣйствовали извѣстія, что и въ Италіи, и въ Японіи не получится того количества какъ въ 1880 г.; только Остъ-Индія обѣщала доставить болѣе прежняго. Поэтому въ половинѣ августа цѣна на шелкъ вдругъ начала расти не по днямъ, а по часамъ, и, странное дѣло, находились покупщики за какую угодно цѣну. Къ сентябрю китайскіе разсчеты вполнѣ оправдались: явилось сильное требованіе на шелкъ китайскій и японскій со стороны ліонскихъ фабрикъ. Къ октябрю на лондонскомъ рынкѣ № 3 Tsatlee стоялъ въ одной цѣнѣ съ японскимъ шелкомъ; высшихъ же №№ 1 и 2 вовсе не было въ предложеніи на

шанхайскомъ рынкѣ, хотя они имѣлись въ складахъ у китайцевъ, которые ожидали дальнѣйшаго возвышенія цѣнъ.

Китайцы затѣмъ не только не дѣлали требуемыхъ уступокъ въ цѣнахъ, но возвысили цѣну въ октябрѣ до 450 ланъ за № 4 Tsatlee. Несмотря на это, коммисіонеры европейскихъ домовъ вынуждены были давать и такую цѣну, вслѣдствіе сильнаго требованія изъ Ліона и большихъ заказовъ, сдѣланныхъ въ Англіи Дамскимъ обществомъ поощренія шелковой промышленности. Вообще же давно не было такого колебанія цѣнъ на шелкъ; экспортеры не дѣлали уже покупокъ для собственной спекуляціи, а покупали только по заказамъ на условіи, какая будетъ цѣна при покупкѣ.

Биржевой кризисъ въ Парижѣ отозвался на дѣятельности ліонскихъ фабрикъ и на требованіи шелка. Несмотря на то что китайцы понизили цѣну № 4 Tsatlee къ февралю 1882 г. до 425 ланъ за пикуль, покупки шелка остановились не только на спекуляціи, но и по прямымъ заказамъ; не только ліонскія, но и швейцарскія шелковыя фабрики брали въ обрѣзъ только самое необходимое, несмотря даже на то, что послѣднія имѣли большіе заказы для Соединенныхъ Штатовъ.

Вслѣдствіе ли общаго тревожнаго политическаго положенія дѣлъ почти повсемѣстно или по какой-либо другой причинѣ, но только никогда еще не было такихъ капризныхъ измѣненій въ требованіи шелковыхъ матерій какъ въ истекшемъ 1882 году, вслѣдствіе чего шелковыя фабрики то находились въ застоѣ, то вынуждаемы были къ усиленной дѣятельности. Все это, понятно, отражалось и на торговлѣ сырымъ шелкомъ; и хотя Китай старался поддержать высокія цѣны, но вслѣдствіе ограниченнаго вывоза не извлекъ себѣ большой выгоды изъ торговли шелкомъ. Покупки были крайне малы. Несомнѣнно, что независимо отъ уменьшенія дѣятельности на европейскихъ шелковыхъ фабрикахъ, слишкомъ высокая цѣна ставила главное препятствіе къ закупкамъ; мануфактурные кризисы шелковыхъ фабрикъ бывали и прежде, но при сходныхъ цѣнахъ шелка они не останавливали покупокъ онаго, покупали въ запасъ; нынѣ же закупы дѣлаются только по опредѣленнымъ заказамъ. Рынокъ относительно шелка находится въ положительной зависимости отъ требованія ліонскихъ мануфактуръ. Между тѣмъ моды нынѣ стали такъ разнообразны и такъ быстро измѣнчивы, что ліонскія мануфактуры не рѣшаются заготовлять никакихъ

матерій въ значительномъ количествѣ, чтобы съ измѣненіемъ моды не остаться съ товаромъ на рукахъ.

По мѣрѣ полученія неблагопріятныхъ свѣдѣній китайскіе торговцы рѣшились на уступки, понизивъ № 4 Tsatlee съ 395 до 370 ланъ за пикуль. Такое пониженіе, хотя и незначительное, оживило покупки шелка, такъ что вывозъ дошелъ до 42,000 кипъ, противъ 60,000, составляющихъ обычную потребность Европы. На складѣ осталось 21,000 кипъ. 1883 годъ не принесъ ничего новаго; по опубликованнымъ отчетамъ, вывозъ шелка въ Англію въ январѣ 1883 года не превышалъ 407,444 фунтовъ, противъ 412,904 ф. въ 1882 году, хотя и въ этомъ году вывозъ былъ далеко менѣе предъидущихъ годовъ. Если китайцы будутъ продолжать такъ дѣйствовать, то и съ шелкомъ у нихъ можетъ случиться то же, что̀ съ чаемъ. Въ Шанхаѣ произошло уже банкротство одной значительной китайской шелковой фирмы; говорятъ, что и многіе другіе продавцы шелка находятся въ очень стѣсненныхъ обстоятельствахъ, особенно тѣ, которые, разсчитывая на дальнѣйшее повышеніе цѣнъ на шелкъ, скупали его въ кредитъ; между тѣмъ, когда настало время расплаты, деньги въ самое короткое время вздорожали, такъ что годовой процентъ возросъ до 20—32%, и кредиторы, не имѣя надежды на выручку денегъ отъ сбыта своего товара, поневолѣ должны дѣлать долгосрочные займы. Высокія цѣны поощряютъ усиленное производство шелка въ другихъ мѣстахъ и усовершенствованіе его обработки, что̀ уже и замѣтно на послѣднихъ партіяхъ, полученныхъ изъ Остъ-Индіи, а отчасти и изъ Малой Азіи; между тѣмъ для Китая шелкъ составляетъ самый выгодный предметъ вывоза. Высокія цѣны заставили европейскихъ потребителей поощрять производство шелка вездѣ, и насколько успѣшно было ихъ стараніе можно видѣть изъ того, что привозъ въ Англію въ первое полугодіе 1882 года изъ разныхъ мѣстъ Персіи, Малой Азіи и др. составилъ 281,825 англ. фунт., противъ 55,513 англ. фунт. въ первое полугодіе 1881 года. При этомъ надо замѣтить, что остъ-индскій шелкъ Surdah стоитъ нынѣ цѣлымъ шиллингомъ выше противъ китайскаго № 4 Tsatlee.

При тѣхъ цѣнахъ, которыя держатся уже не первый годъ, удивительно, что у насъ, ни въ Средней Азіи, ни на Кавказѣ, не стараются о развитіи производства шелка и объ усовершенствованіи обработки его. Цѣны на шелкъ составляютъ нынѣ такую огромную премію, что должны бы, казалось, поощрять

произведеніе его вездѣ, гдѣ не противятся тому природныя условія.

Фальсификація распространяется и на шелкъ. Въ Шанхаѣ, въ 1882 году, произвело большой переполохъ извѣстіе, что одинъ коммисіонерскій домъ въ Гонъ-Конгѣ подмѣнивалъ партіи шелка, которыя отправлялись чрезъ него въ Лондонъ; о подобномъ злоупотребленіи не было, какъ говорятъ, никогда еще слышно съ самаго основанія торговли въ Китаѣ. Было дано приказаніе арестовать виновныхъ, но главный руководитель обмана скрылся.

Сахаръ-сырецъ могъ бы сдѣлаться важнымъ предметомъ вывоза изъ Китая, такъ какъ сахарный тростникъ очень распространенъ въ южномъ Китаѣ, а особенно въ провинціяхъ Кіангъ-Тунгъ и Фокіенъ и на островахъ Хайканъ и Формоза; къ сожалѣнію обработка тростника самая рутинная—до 40% сахара въ выжимаемомъ сокѣ теряется. Во всякомъ случаѣ и теперь производство сахара въ Китаѣ достигаетъ 3 милл. пикулей, большая часть которыхъ направляется черезъ Шанхай, Чифу и Тянь-цзинъ для снабженія сѣверныхъ провинцій. Китайскій леденецъ и сахарный песокъ прежде вывозились въ значительномъ количествѣ и въ Англію, но нынѣ мало уже идутъ туда, такъ что вывозъ ихъ изъ Остъ-Индіи почти втрое уже превысилъ вывозъ изъ Китая. Въ нѣкоторомъ еще количествѣ идетъ желтый амойскій леденецъ чрезъ Тянь-цзинъ и Кяхту для Сибири, гдѣ онъ въ большомъ еще употребленіи, и потребность эта, повидимому, у насъ съ каждымъ годомъ увеличивается. Сахаръ привозится въ Тянь-цзинъ на китайскихъ джонкахъ. Главный подвозъ его начинается въ іюлѣ и продолжается до послѣднихъ чиселъ октября; покупка его нашими купцами производится въ августѣ и также въ сентябрѣ. Онъ вывозится ими въ Забайкальскую область, гдѣ вслѣдствіе своей большей дешевизны съ успѣхомъ конкуррируетъ съ русскимъ сахаромъ; западная граница его района г. Иркутскъ. При облегченіи перевозочныхъ средствъ въ Сибири и сооруженіи желѣзной дороги, китайскій сахаръ, разумѣется, будетъ вытѣсненъ нашимъ сахаромъ-рафинадомъ. Цѣна сахара въ Китаѣ въ продолженіи послѣднихъ лѣтъ постоянно понижалась, вслѣдствіе большаго подвоза и всеобщаго застоя въ торговлѣ.

Китайскій рынокъ такъ обширенъ и своими произведеніями для вывоза за границу и потребностями въ европейскихъ и американскихъ произведеніяхъ разнообразенъ, что безпрестанно

могутъ открываться новые предметы для ввоза и вывоза. Нѣсколько лѣтъ тому назадъ не имѣли понятія о китайскихъ соломенныхъ шляпахъ ни въ Европѣ, ни въ Америкѣ; нынѣ эти шляпы вывозятся въ огромномъ количествѣ. Только въ 1880 и 1881 годахъ вывозъ уменьшился было отъ удешевленія корневыхъ панамскихъ шляпъ, что для Китая составило большую потерю, такъ какъ эта отрасль вывоза даетъ заработокъ многочисленному бѣдному населенію; но затѣмъ по дороговизнѣ панамскихъ шляпъ вывозъ изъ Китая соломенныхъ шляпъ и плетенки на шляпы въ 1882 году снова усилился. Теперь эта отрасль отпуска окончательно упрочилась. Въ 1882 году, этого товара вывезено было въ одну только Англію 355,369 англ. ф., противъ 268,489 англ. ф. въ 1881 году, а въ январѣ 1883 г. вывозъ былъ ровно втрое болѣе чѣмъ въ январѣ 1882 года.

Плетеніемъ соломы занимаются женщины и дѣти. Эта отрасль промышленности сосредоточена въ провинціяхъ Чели, Шантунгѣ и Гонанѣ, почему главный вывозъ идетъ изъ Тяньцзина и Чифу, впрочемъ въ вывозѣ начинаетъ принимать участіе и Шанхай; соломенныя шляпы приготовляютъ около Нинпо и въ Чекіангѣ.

Вывозъ табака постепенно усиливается изъ Китая и идетъ почти исключительно въ Англію. Со времени послѣдней войны, увеличившей требованіе на кожевенный товаръ, изъ Китая очень увеличился отпускъ сырыхъ кожъ, особенно изъ Чингіанга и Ханькоу. Между старинными предметами значительнаго отпуска Кантонъ удерживаетъ за собою монополію вывоза, извѣстныхъ своею прочностью и дешевизною, циновокъ и кассіи (cassia lignea). Вывозъ послѣдней, собираемой въ провинціи Квангъ-си, долженъ совершенно перейти въ портъ Паккой. Кассія, а также чернильные орѣшки и красильное дерево—сапанъ могли бы изъ Китая прямо отправляться въ Россію.

Издавна знаменитая фабрикація шелковыхъ матерій—приготовляемыхъ исключительно ручнымъ способомъ—не играетъ теперь роли въ вывозѣ, но сохраняетъ прежнее значеніе для внутренняго потребленія, хотя и въ Китаѣ бумажныя матеріи, издавна тамъ извѣстныя, по своей дешевизнѣ входятъ все болѣе и болѣе въ употребленіе.

Фарфоровыя издѣлія составляли нѣкогда важную отрасль вывоза изъ Китая. Китайцамъ, какъ извѣстно, принадлежитъ и честь изобрѣтенія фарфора. О фарфоровомъ производствѣ досто-

вѣрныя свѣдѣнія имѣются съ VI вѣка. Первоначальная эпоха считается до XV вѣка; продукты ея бѣлые. Слѣдующая эпоха династіи Мингъ носитъ названіе Сіунъ-те (1426—1465); издѣлія этой эпохи отличаются красотою эмали. Въ слѣдующую эпоху Чингъ-хоа (1465 — 1567) начинается почетъ голубаго цвѣта. Изъ этой эпохи славятся блюда съ рисунками плодовъ и цвѣтовъ по желтому фону. На фарфорахъ эпохи Вань-ли (1567—1644) изобилуютъ прогуливающіеся императоры, философы, театральныя и семейныя сцены, но эта эпоха отличается уже утратою законовъ перспективы. Эпоха Кіенъ-лонга (1736—1796) славится нѣжностью, бѣлизною и тонкостью матеріала, а также изяществомъ рисунка. Современная эпоха не имѣетъ никакого значенія, въ артистическомъ смыслѣ она живетъ поддѣлкою подъ старое.

Теперь приготовленіе фарфора въ Китаѣ положительно въ упадкѣ, утраченъ даже секретъ приготовленія нѣкоторыхъ видовъ фарфора. Болѣе сохранилось бронзовое производство и приготовленіе драгоцѣнныхъ издѣлій; деревянныя издѣлія въ китайскомъ стилѣ, также покрытыя лакомъ (лакъ этотъ есть смола растенія Rhus vernix), сохраняютъ нѣкоторую цѣнность. Вообще же всѣ эти китайскія рѣдкости, такъ называемыя англичанами curios и французами bibelots, играютъ весьма незначительную роль въ отпускной торговлѣ Китая.

ГЛАВА XI.

Китай.

(Продолженіе).

Привозные товары.—Мануфактурные товары, значеніе въ привозѣ ихъ Англіи; вліяніе внутреннихъ пошлинъ. — Сбытъ русскихъ мануфактурныхъ произведеній въ Китай. — Опіумъ. — Металлы и металлическія издѣлія. — Съѣстные припасы.—Каменный уголь и керосинъ.—Лѣсной товаръ.

Несомнѣнно, что сбытъ иностранныхъ товаровъ въ Китаѣ способенъ къ очень большому еще расширенію, и это вполнѣ зависитъ отъ открытія новыхъ портовъ, какъ доказалъ опытъ. Всякій разъ, когда открывались для иностранной торговли новые порты въ Китаѣ, сбытъ иностранныхъ товаровъ усиливался, и притомъ преимущественно такихъ товаровъ, которые составляютъ самое прочное обезпеченіе торговли, а именно дешевыхъ произведеній, составляющихъ необходимую потребность народныхъ массъ. Когда для европейской торговли открыты были только Кантонъ и Кяхта, то въ отдаленныя провинціи могли проникать только такія европейскія произведенія, которыя составляли предметъ роскоши, или во всякомъ случаѣ потребности зажиточнаго только класса; тяжелые, громоздкіе и дешевые товары не выдерживали расходовъ провоза и передачи чрезъ нѣсколько посредническихъ рукъ. Теперь же, съ открытіемъ почти 20 портовъ, огромное количество самыхъ дешевыхъ товаровъ продается въ Ханькоу для западныхъ провинцій, а въ сѣверныхъ портахъ Китая для сѣверныхъ и сѣверо-западныхъ провинцій.

Вотъ таблица важнѣйшихъ товаровъ, привезенныхъ въ открытые для иностранной торговли порты Китая въ 1880 и 1881 годахъ:

Родъ товаровъ.	Вѣсъ и число.	1880		1881	
		Количество.	На сумму ланъ.	Количество.	На сумму ланъ.
Опіумъ	пикул.	71,654	32.344,628	79,074	37.592,208
Хлопчатобум. издѣлія	на сумму	—	23.382,857	—	26.045,836
Шерстяныя » .	»	—	5.810,688	—	5.853,878
Смѣшан. ткан. бумаж. и шерст. . . .	кусковъ	9,119	38,325	10,440	43,726
Смѣшан. ткан. бумаж. и шелк. . . .	пикул.	—	—	17	1,710
Льнян. ткани	кусковъ	17,287	102,694	30,856	185,530
Парусина	»	4,752	28,365	4,471	24,460
Мѣдь въ штыкахъ . .	пикул.	8,932	136,183	10,271	146,573
» листов. и гвозди	»	6,352	102,363	9,949	163,762
» ломъ	»	469	3,701	272	4,354
Мѣдная руда	»	75	1,272	95	1,713
» проволока . .	»	109	2,551	107	2,687
Мѣдныя издѣлія . . .	»	108	2,244	349	9,792
Желѣзо круглое . . .	»	334,782	628,864	255,728	439,431
» полосовое . .	»	168,845	322,177	81,664	145,584
» обручное . .	»	2,602	5,832	12,011	23,155
Проволока	»	23,134	94,853	37,271	145,751
Чугунъ	»	61,258	66,845	97,802	99,009
Желѣзныя издѣлія . .	»	240,398	379,255	241,017	407,492
Разное желѣзо	»	33,021	48,719	28,060	33,543
Свинецъ	»	156.899	715,811	278,594	1.111,542
» въ листахъ .	»	1,977	8,550	1,643	9,887
Ртуть	»	2,096	89,110	2,767	112,922
Цинкъ	»	3,400	17,952	14,957	72,820
Сталь	»	26,383	84,416	22,659	70,938
Олово	»	53,230	999,409	69,124	1.406,265
Жесть	»	10,929	52,216	26,389	96,296
Разн. металл. издѣлія	на сумму	—	330,333	—	324,996
Сахаръ сырецъ желт. .	пикул.	27,340	98,045	13,858	44,219
» » бѣлый	»	30,041	181,058	21,881	119,885
Арека	»	34,138	137,999	18,649	86,050
Ласточкины гнѣзда . .	»	654	417,739	842	507,765
Трепанги	»	19,816	474,529	27,034	616,676
Гвоздика и пряности	»	7,530	211,214	9,109	229,852
Камен. уголь	тоннъ	214,421	968,337	252,726	1.309,095
Хлопокъ	пикул.	87,486	903,822	137,868	1.487,162
Рыба сушен. и солен. .	»	66,581	442,209	98,914	535,049
Кремень	»	69,534	34,694	44,286	18,810
Корень женшень . . .	»	3,614	451,737	3,676	526,127
Овощи и сѣмена . . .	»	26,172	43.080	48,421	56,130
Индиго	»	1,906	8,147	4,094	15,271
Рыбій клей	»	9,867	250,068	8,403	212,543
Спички	гроссовъ	1.419,540	582,545	1.706,480	746,969
Коры мангифера . . .	»	41,906	29,934	36,707	28,268
Иголки	тысячъ	1.993	314,610	2.011,601	334,969
Масла (преим. керосинъ)	на сумму	—	413,612	—	494,871
Рисунки	пикул.	12,104	119,258	13,864	88,004
Перецъ	»	36,840	255,373	56,460	459,750

Тростникъ	пикул.	42,750	133,793	51,174	173,190
Рисъ	»	30,432	43,517	197,877	247,064
Сандалъ	»	73,264	269,398	108,261	388,651
Агалъ агалъ (морск. капуста)	»	439,984	795,400	388,103	747,224
Сапанъ	»	85,986	186,044	122,609	262,364
Дерёво	на сумму	—	133,391	—	220,240
Раковины и раки. . .	пикул.	48,552	505,720	53,019	555,376
Шелкъ	»	100	12,405	62	14,154
Шелк. пряжа	»	56	5,372	14	8,010
Японскій чай	»	5,383	36,368	7,559	44,193
Строевой лѣсъ	на сумму	—	591,866	—	787,338
Воскъ	пикул.	378	4,190	546	7,360
Стекло	ящик.	55,967	126,922	55,227	125,742
Разные товары. . . .	на сумму	—	4.311,253	—	5.838,436
Итого . .	на сумму	—	79.293,452	—	91.910,877

Между привозными товарами въ Китаѣ первое мѣсто занимаетъ опіумъ, составляющій около третьей части всего привоза, не считая контрабанды. Товаръ этотъ не имѣетъ однако же для русской торговли значенія, а по сухопутной торговлѣ онъ къ привозу для русскихъ даже запрещенъ, наравнѣ съ солью, которая находится въ Китаѣ на откупу. Опіумъ важенъ только для Англіи, по связи торговли этимъ товаромъ съ финансами Остъ-Индіи. Остъ-индскій опіумъ приготовляется изъ мака, разводимаго въ Остъ-Индіи въ Бенгалѣ, Бехарѣ, Сѣверо-восточныхъ провинціяхъ и Аудѣ, въ двухъ агентствахъ въ Патнѣ и Шизапурѣ. Разведеніе мака—монополія правительства, кромѣ того мака, который разводится въ Мальва, независимомъ государствѣ; но предусмотрительные англичане облагаютъ 42,000 ящиковъ ежегодно получаемаго въ Мальвѣ опіума ввозною пошлиною въ Бомбеѣ по 50 фунтовъ стерл. съ ящика.

Первый опіумъ изъ Индіи былъ привезенъ въ Китай еще въ 1740 г. Извѣстно, что арестъ 20,000 ящиковъ опіума и уничтоженіе ихъ въ Кантонѣ вице-королемъ Линомъ и было причиною первой войны Англіи съ Китаемъ, закончившейся открытіемъ для торговли въ 1842 году нѣсколькихъ китайскихъ портовъ. Съ тѣхъ поръ привозъ опіума въ Китай постепенно увеличивается. По таможеннымъ свѣдѣніямъ, съ 1859 по 1880 годъ ввезено въ Китай 386,764 ящик. или 1.426,155 пикулей индійскаго опіума. Каждый ящикъ содержитъ 100 катти (катти равенъ 600 граммамъ). Но это сырой опіумъ, для куренія онъ подвергается еще переработкѣ и теряетъ 30% вѣса.

Число курящихъ привозный опіумъ въ Китаѣ превосходитъуже милліонъ. На каждаго курильщика необходимо 3 маса ($^1/_{60}$ катти) въ день опіума, что стоитъ около 40 к. по нынѣшнему курсу. Но въ Китаѣ очень быстро усиливается собственная культура опіума въ западныхъ провинціяхъ. По свѣдѣніямъ, собраннымъ Робертомъ Гертомъ, уже около милліона китайцевъ курятъ собственный опіумъ. Производительность послѣдняго также составляетъ около 100,000 ящик., а цѣна вдвое дешевле индійскаго. Всего китайскій народъ тратитъ на опіумъ около 320 милл. рублей въ годъ, т. е. менѣе чѣмъ русскій народъ на водку, хотя населеніе Китая въ пять разъ болѣе населенія Россіи.

Торговля опіумомъ сосредоточена въ китайскихъ портахъ главнымъ образомъ въ рукахъ евреевъ. Первый домъ по этой части Сассунъ изъ Бомбея. Евреи же само собою не брезгаютъ контрабандой. Эта контрабанда и мѣстное производство его въ Китаѣ причиняютъ сильное неудовольствіе какъ торговцамъ остъ-индскаго опіума, такъ и китайскому правительству, послѣднему не столько по нравственнымъ соображеніямъ, сколько по уменьшенію таможеннаго дохода, получаемаго съ законно привозимаго опіума. Наоборотъ, отъ контрабаднаго провоза и отъ допущенія мѣстнаго производства выигрываютъ только мѣстные чиновники и выгодами, извлекаемыми ими изъ этого, и объясняется ихъ снисходительность, несмотря на строгія предписанія правительства. Въ Китаѣ опіумъ составляетъ самый прибыльный доходъ мѣстнаго начальства. Проходящій чрезъ таможни опіумъ не даетъ ничего чиновникамъ за пропускъ его; они поэтому сильнѣе всего и ратуютъ противъ открытаго дозволенія ввоза опіума. Лавки для куренія опіума содержатся открыто; но когда открываются мѣста продажи и куренія его, не платя денежной дани мѣстнымъ начальникамъ, то послѣдніе стараются возбудить со стороны правительства указы о принятіи строгихъ мѣръ противъ ввоза и употребленія опіума, чрезъ что возвышается цѣна за снисходительность надзора.

По договору, заключенному въ Чифу, Англія обѣщала сдѣлать нѣкоторыя уступки по торговлѣ опіумомъ. Но управленіе Остъ-Индіи противилось рѣшительно какому бы то ни было повышенію пошлины на опіумъ, на томъ основаніи, что при усиливающемся производствѣ опіума въ самомъ Китаѣ остъ-индскій опіумъ только тогда можетъ имѣть сбытъ, если будетъ продаваться въ Китаѣ безъ повышенія цѣны, при повышеніи же по-

пошлины для удержанія прежней цѣны придется понизить цѣну на самый опіумъ въ Остъ-Индіи, что возможно не иначе какъ съ большимъ ущербомъ для доходовъ Остъ-Индіи.

О гуманности, разумѣется, тутъ нѣтъ и рѣчи. «Индія, говоритъ сэръ Джонъ Страчей, одинъ изъ мѣстныхъ государственныхъ людей, имѣетъ рѣдкое счастье пользоваться источникомъ дохода, не облагая своихъ подданныхъ. И что же ей предлагаютъ? Чтобы она наивно отказалась отъ этого дохода, пожертвовала интересами своихъ подданныхъ ради проблематической надежды избавить китайцевъ отъ бѣдствій, преувеличенныхъ и притомъ такихъ, отъ которыхъ они страдаютъ по собственной охотѣ». Отказаться отъ 56 милл. рублей золотомъ, доставляемыхъ индійскому бюджету монополіей на опіумъ Страчей называетъ «сумасшествіемъ и вопіющей несправедливостью». Въ концѣ концовъ пошлина на опіумъ съ согласія англійскаго правительства повышена однако до 100 ланъ съ ящика.

Замѣчательно еще развитіе въ Китаѣ торговли персидскимъ опіумомъ; въ 1872 году его было ввезено въ Китай всего 840 ящиковъ, въ 1881 году количество ввоза дошло уже до 7,000 ящиковъ. Этотъ опіумъ входитъ нынѣ въ значительномъ количествѣ не только чрезъ Гонгъ-Конгъ, но и чрезъ Фучао.

Второе мѣсто послѣ опіума занимаютъ мануфактурные товары. Мнѣніе, будто бы привозъ мануфактуръ въ Китай будетъ падать, вслѣдствіе удешевленія выдѣлываемыхъ въ Китаѣ шелковыхъ матерій и постепеннаго обѣднѣнія населенія, оказалось совершенно несправедливымъ. Неурожаи послѣднихъ лѣтъ и вслѣдствіе того обѣднѣніе населенія имѣли только временное вліяніе на торговлю; а шелковыя матеріи, при сравнительной дороговизнѣ сыраго матеріала, увеличиваемой еще громаднымъ требованіемъ на него для вывоза, никакимъ образомъ не могутъ выдержать конкурренціи съ дешевыми иностранными бумажными и шерстяными издѣліями. Правительственныя попытки устроить фабрики мануфактурныхъ произведеній въ самомъ Китаѣ также едва ли будутъ имѣть скоро результаты, въ виду непривычки китайцевъ обращаться съ машинами и отсутствія покровительственнаго тарифа. Между тѣмъ громадная масса сравнительно бѣднаго населенія въ состояніи покупать необходимые для нея товары только по самой дешевой цѣнѣ; а иностранныя фабричныя произведенія дошли въ послѣднее время до небывалой дешевизны и выдѣлываются какъ разъ подъ кусъ и по карману

небогатаго китайца. Оттого они и распространяются быстро въ народѣ и пріобрѣли такую популярность, которую трудно уничтожить.

Китай представляетъ поэтому огромный и наиболѣе прочный рынокъ для тѣхъ націй, которыя нуждаются въ сбытѣ своихъ мануфактурныхъ произведеній. Европейскія понятія, европейскіе обычаи и потребности проникаютъ съ неудержимою силой въ Китай; не только высшіе сановники, поставленные въ необходимыя сношенія съ дипломатическими агентами и начальниками морскихъ силъ разныхъ націй, но и зажиточные люди разныхъ классовъ не обходятся уже нынѣ безъ тѣхъ удобствъ, которыя представляетъ европейская благоустроенная жизнь, и въ настоящее время выгоды европейскихъ націй заключаются лишь въ томъ, чтобъ излишнимъ соперничествомъ не сбивать цѣнъ, а чтобы каждая выбрала себѣ тотъ родъ произведеній, который съ наибольшею для себя выгодою можетъ поставлять на рынки Китая.

Европейскіе мануфактуристы отчасти сами виноваты въ пониженіи цѣнъ на ихъ издѣлія на китайскихъ рынкахъ. Желая развивать свое производство, они усиливали высылку своихъ товаровъ, которые накопляются въ огромномъ излишкѣ противъ требованія, что очень хорошо извѣстно крупнымъ китайскимъ фирмамъ, имѣющимъ уже своихъ агентовъ и въ Англіи. Въ Шанхаѣ напримѣръ къ 1883 г. считалось на складѣ одного сѣраго шертинга 1.900,000 кусковъ, да американскихъ тканей болѣе 350,000 кусковъ. Зная необходимость въ сбытѣ насылаемыхъ внѣ всякой соразмѣрности товаровъ, китайцы естественно понижаютъ цѣны до такой степени, что иныя мануфактурныя издѣлія стоятъ въ Шанхаѣ не дороже чѣмъ въ самомъ Манчестерѣ.

Немаловажную роль играютъ также продѣлки манчестерскихъ мануфактуристовъ, прикрывающихъ наружными качествами, отдѣлкой и лощеніемъ, внутреннее достоинство товаровъ. Консулы съ безпощадною откровенностью обличаютъ въ своихъ отчетахъ эти продѣлки, предсказывая, что, прельстясь напрасно наружнымъ видомъ и мнимою дешевизной, рабочій классъ можетъ скоро разочароваться и возвратиться къ своимъ домашнимъ тканямъ, которыя хотя и некрасивы, но служатъ несравненно дольше. Тогда только горожане, не занимающіеся тяжелыми работами и заботящіеся о красивой одеждѣ,

останутся потребителями англійскихъ тканей. Китайцы народъ слишкомъ практическій, и если и можно вводить ихъ въ заблужденіе наружною изящною отдѣлкой, то ненадолго; окончательно же они во всякомъ товарѣ предпочтутъ прочность.

Поэтому, несмотря на дороговизну мѣстнаго холста, китайцы продолжаютъ покупать его, преимущественно въ низшихъ классахъ. Чтобы понять столь кажущееся противорѣчіе, достаточно сказать, что китайскій холстъ, въ совершенную противоположность съ англійскимъ шертингомъ, отличается плотностью и прочностью. Отъ частаго мытья онъ не становится хуже; а шертингъ уже послѣ перваго мытья, когда смывается его крахмалъ, обращается въ сквозную тряпку. Шертингъ требуется на одѣянія только болѣе зажиточнымъ классамъ, торговцамъ и ихъ семействамъ, мелкимъ чиновникамъ и т. п., китайскій же холстъ требуется всей массой чернорабочаго класса. Для земледѣльца, напримѣръ, шертинговый халатъ прослужитъ одинъ или много два мѣсяца, а холщевый—годъ и болѣе, да и послѣ вообще весьма экономный китаецъ не броситъ стараго холста, а вырѣжетъ годныя лоскутья для халатовъ дѣтямъ. Англичане это знаютъ и уже издавно ввозятъ, въ подражаніе китайскому, свой холстъ. Въ послѣдніе годы они доставляютъ его въ Китай немного менѣе сѣраго шертинга. Но англійскій холстъ не такъ плотенъ и проченъ. На это обстоятельство стоитъ обратить вниманіе, чтобы отдать преимущество къ производству на нашихъ будущихъ фабрикахъ не столько каленкора и миткаля, сколько холста, по образцу китайскаго, имѣя въ виду, что въ западныхъ провинціяхъ Китая бѣлоручекъ несравненно менѣе, чѣмъ чернорабочихъ, и что туда проникаетъ англійскій холстъ сравнительно еще по болѣе дорогимъ цѣнамъ, чѣмъ шертинги.

Въ сбытѣ мануфактурныхъ товаровъ первое мѣсто занимаетъ Англія. Отъ конкурренціи въ Китаѣ съ англійскими тканями въ послѣднее время отказываются всѣ націи. Наши бумажныя и шерстяныя ткани и американскіе и голландскіе дриллинги, прежде столь цѣнимые китайцами, теперь почти не видимы. Всѣ китайскіе рынки наполнены издѣліями англичанъ. Они торгуютъ въ Китаѣ преимущественно шертингами и наиболѣе низшимъ его сортомъ (grey shirting). Дешевизна этого сѣраго шертинга въ Шанхаѣ да и всюду въ открытыхъ портахъ Китая почти баснословная; онъ вчетверо дешевле китайскаго бумажнаго холста, считая не по вѣсу ткани, а аршинами. Насколько англи-

чане въ барышѣ отъ столь дешевой продажи шертинга, сказать трудно; вѣроятнѣе, что они довольствуются только тѣмъ, что въ портахъ на китайскихъ рынкахъ выручаютъ фабричную стоимость издѣлій серебромъ, идущимъ на покупку здѣсь же мѣстныхъ товаровъ, то есть они освобождаются отъ банковаго дисконта въ выпискѣ монеты изъ Европы. Вотъ разсчетъ г. Скачкова, во что англичанамъ въ Шанхаѣ обходилась доставка шертинга изъ Ливерпуля. Обыкновенный фрахтъ за тонну (въ 40 куб. футъ) изъ Ливерпуля до Шанхая $3^1/_2$ ф. с.; въ одной тоннѣ заключается $4^1/_2$ кипы шертинга; каждая его кипа всегда заключаетъ въ себѣ 50 кусковъ шертинга, длиной въ 40 ярдъ каждый; слѣдовательно въ 1 тоннѣ всего 225 кусковъ шертинга и доставка одного куска обходится въ $3^{35}/_{45}$ пенса; при цѣнѣ въ Шанхаѣ за кусокъ сѣраго шертинга—1,44 ланы = 92 пенса, оказывается, что за доставку куска платится только 0,04% со стоимости его.

Торговому преобладанію англичанъ, хотя и въ отдаленномъ будущемъ, могутъ помѣшать только два обстоятельства. Устройство внутреннихъ китайскихъ мануфактуръ и развитіе ихъ собственной торговли привозными товарами, помимо иностранцевъ. Хотя китайскія прядильныя и ткацкія мануфактуры и не могутъ еще давать дохода предпринимателямъ, но, получая правительственную поддержку, они поставлены въ возможность продавать свои издѣлія по цѣнамъ доступнымъ низшему классу. До сихъ поръ сѣверныя провинціи главныя потребительницы національныхъ мануфактуръ, искусно принаравливающихся къ вкусамъ населенія. Затѣмъ нельзя не обратить вниманія, что китайскіе купцы постоянно придумываютъ способы соперничать съ иностранцами; такъ учредившаяся въ Нин-по китайская компанія получила за извѣстную плату правительству право исключительной торговли съ иностранцами и никто помимо ея не можетъ ничего покупать у нихъ. Послѣдствіемъ этого было то, что нѣкоторые иностранные дома закрыли въ Нин-по торговлю. Нѣтъ сомнѣнія, что примѣръ этотъ, невыгодный для европейцевъ, вызоветъ подражаніе.

Американцы также въ послѣдніе годы начали, благодаря скверному качеству манчестерскихъ продуктовъ, успѣшно соперничать съ англичанами въ плотныхъ тканяхъ, но теперь всѣ пришли къ убѣжденію, что это соперничество, по крайней мѣрѣ на долгое еще время, не опасно, несмотря на развитіе мануфактур-

наго дѣла въ Соединенныхъ Штатахъ и на возрастающее богатство ихъ. Основаніемъ такого убѣжденія служатъ слѣдующія соображенія: быстрое увеличеніе населенія въ Соединенныхъ Штатахъ долго еще будетъ поглощать избытокъ мануфактурнаго производства, такъ что для внѣшней торговли оставаться будетъ немного; во-вторыхъ, Соединенные Штаты не выносятъ дешевой работы, доказательствомъ чему служитъ изгнаніе китайцевъ; американскій рабочій требуетъ болѣе высокой платы, чѣмъ англійскій, и потому, несмотря на собственный хлопокъ, производство бумажныхъ издѣлій обходится тамъ дороже; наконецъ, упадокъ коммерческаго флота въ Соединенныхъ Штатахъ передаетъ перевозку и американскихъ товаровъ въ руки англійскихъ арматоровъ. Впрочемъ ввозъ англійскихъ бумажныхъ тканей очень упалъ въ 1882 году, въ сравненіи съ предшествующимъ годомъ, а именно всего было ввезено 402.024,300 ярдовъ, противъ 523.852,300 ярдовъ въ 1881 году; но за то ввозъ шерстяныхъ, смѣшанныхъ съ бумагой и шелкомъ матерій чрезвычайно усилился; ихъ ввезено 3.625,700 ярдовъ, противъ 1.981,200 ярдовъ въ 1881 году, что̀ показываетъ, что покупки производились достаточными классами, тогда какъ уменьшеніе приходится на самыя дешевыя матеріи, покупаемыя бѣднымъ населеніемъ, а это служитъ какъ бы подтвержденіемъ обѣднѣнія массы народа, вслѣдствіе постоянныхъ плохихъ урожаевъ и дороговизны денегъ (годовой % дошелъ до 13). Надо сказать, впрочемъ, что сравненіе невыгодно только по отношенію къ 1881 году, когда ввозъ былъ слишкомъ великъ. Сравнивая же съ 1880 годомъ, ввозъ только немного менѣе и жалобы скорѣе должны относиться не столько къ уменьшенію сбыта, сколько къ несбывшимся надеждамъ на расширеніе его, на что̀ разсчитывали было, имѣя въ виду распространеніе иностранныхъ товаровъ все болѣе и болѣе внутрь Китая *). Кромѣ того покупки идутъ не въ видахъ спекуляціи большими партіями, а мелкими, для удовлетворенія дѣйствительной потребности въ данное время; впрочемъ многіе торговые дома того мнѣнія, что такой ходъ торговли и предпочтительнѣе, ибо часто случается, что при излишнихъ покупкахъ для спекуляціи спекулянты, не находя сбыта, вынуждаемы бываютъ къ значительному пониженію цѣнъ, вслѣдствіе необходимости выручить во что̀ бы ни стало затра-

*) По отчету, за январь сего года ввезено въ Китай бумажныхъ тканей 36.147,300 ярдовъ, противъ 44.198,200 ярдовъ въ январѣ 1882 года.

ченный капиталъ, тѣмъ болѣе что спекулянты почти всѣ принадлежатъ къ разряду мелкихъ капиталистовъ.

Разсматривая таблицы торговли, замѣчается особенное увеличеніе изъ года въ годъ количества иностранныхъ товаровъ, отправленныхъ изъ портовъ внутрь Китая по транзитнымъ свидѣтельствамъ, выдаваемымъ мѣстной таможней. Это увеличеніе показываетъ, что иностранные купцы находятъ болѣе выгоднымъ отправлять свои товары на внутренніе рынки, чѣмъ продавать ихъ въ портахъ мѣстнымъ купцамъ, и что провозъ до этихъ рынковъ съ избыткомъ оплачивается существующими на нихъ сравнительно высшими цѣнами на товары. Этому обстоятельству много способствуетъ система выдаваемыхъ таможнями транзитныхъ свидѣтельствъ, освобождающая иностранныхъ купцовъ отъ платы пошлинъ по разнымъ заставамъ и карауламъ внутри страны. Товаръ, принадлежащій иностранной фирмѣ и идущій подъ транзитнымъ свидѣтельствомъ, терпитъ менѣе отъ придирчивости чиновниковъ, завѣдывающихъ заставами и караулами, чѣмъ товаръ, принадлежащій китайцу и оплачиваемый у всѣхъ многочисленныхъ внутреннихъ заставъ.

А надобно знать, что цѣна мануфактурныхъ товаровъ дорожаетъ внутри Китая (за 1,200 верстъ на западъ отъ Шанхая она уже вдвое дороже) вовсе не отъ цѣны провоза: китайцы весьма дешево доставляютъ товары повсюду внутри страны, хотя ихъ дороги и водяные пути не отличаются удобствами. Причина заключается именно въ сборахъ въ пути за провозимые товары. Этимъ сборамъ много разныхъ наименованій, но самый тяжкій изъ нихъ лицзинъ. Сборами лицзина обложены преимущественно товары иностранные, идущіе изъ открытыхъ портовъ внутрь страны, и отчасти мѣстные, идущіе въ порты для иностранцевъ. Нельзя не сознаться, что лицзинъ есть лучшее орудіе въ китайской покровительственной системѣ мѣстной промышленности. Безъ существованія лицзина англичане стали бы ввозить въ Китай тканей по крайней мѣрѣ вдвое болѣе чѣмъ нынѣ, да и продавали бы ихъ въ открытыхъ портахъ дороже. Конвенціей въ Чифу англійскій посланникъ призналъ, какъ мы видѣли, принципъ лицзина, вотъ почему министръ Ли-хунъ-Чжанъ торжествовалъ это какъ важную побѣду.

Сборы лицзина есть вообще очень темное дѣло въ китайской администраціи. Кромѣ того, что назначеніе этихъ сборовъ приходитъ во всѣ провинціи изъ Пекина, каждый генералъ-губер-

наторъ и губернаторъ, по своей личной волѣ, назначаютъ сборы лицзина для мѣстныхъ надобностей. То же самое дѣлается и со стороны дао-таевъ и властей окружныхъ и городскихъ— не всегда ради мѣстныхъ надобностей. Да, сверхъ того, къ сборамъ назначеннымъ сборщики набавляютъ поборы еще въ размѣрахъ произвольныхъ, помня, что не должно забывать ни себя, ни начальства, которое поставило ихъ при столь хлѣбныхъ мѣстахъ.

Что эти сборы весьма тягостны для торговли, какъ для иностранцевъ, такъ и для китайцевъ, въ этомъ нѣтъ ни тѣни сомнѣнія. А на вопросъ, насколько именно она терпитъ отъ этихъ сборовъ, сказать трудно при невозможности опредѣлить цифры въ милліонахъ всего сбора лицзина въ Китаѣ. Ни пекинскія власти и никто изъ мѣстныхъ властей не знаютъ объ его размѣрахъ. Впрочемъ есть факты, которые обнаруживаютъ нѣкоторую долю этихъ сборовъ.

Такъ напримѣръ, по разсчету г. Скачкова, одинъ пикуль опіума лучшаго сорта въ 1876 году, въ средней сложности, стоилъ въ Шанхаѣ 515 ланъ. За провозъ изъ Шанхая внутрь страны брали съ него:

	ланъ.	фынъ.
Шанхайскій лицзинъ . . .	23	12
За право вывоза	3	26
Въ сборъ для г. Сучжоу . .	23	12
Всего въ Шанхаѣ . .	49	50

Въ 1876 году въ Шанхай было ввезено опіума 42,214 пикулей. За оставшимся для употребленія въ Шанхаѣ (13,891) остальное количество было вывезено внутрь страны. Такимъ образомъ въ Шанхаѣ за одинъ опіумъ только было собрано поборовъ 1.405,523 ланы. Къ нимъ должно еще присоединить болѣе или менѣе крупные поборы внутри страны, которыхъ ни перечислить, ни знать нельзя. Всего, напримѣръ, при провозѣ одного пикуля опіума въ Сычуаньскую губернію, по показаніямъ китайцевъ, на сборы издерживается 270 ланъ. Оттого, не считая издержекъ за доставку и другихъ, опіумъ уже дорожаетъ слишкомъ на 50%. Придерживаясь этого разсчета и при доставкѣ въ Китай въ 1876 году 90,000 пикулей опіума, правительство собрало съ этого продукта, помимо таможенной пошлины, свыше 14 милліоновъ ланъ лицзина.

Еще примѣръ: въ послѣднее десятилѣтіе англійскій сѣрый шертингъ подешевѣлъ вдвое. Между тѣмъ, во многихъ пунк-

тахъ внутри Китая, тотъ же шертингъ продается китайцами немного дешевле, какъ и десять лѣтъ тому назадъ, и при этомъ купцы пользуются прибылью отъ такой продажи не свыше 7% — 10%. Это явленіе не обнаруживаетъ ли, что цѣнность на мануфактуры очень возрастаетъ, по мѣрѣ удаленія отъ открытаго порта внутрь страны, вслѣдствіе очень крупныхъ сборовъ лицзина. По словамъ китайцевъ, въ средней сложности, всего лицзина на кусокъ сѣраго шертинга собирается до 70% съ его стоимости. При доставкѣ названнаго шертинга на $7^1/_2$ милліоновъ, этотъ разсчетъ показываетъ новую цифру сбора лицзина въ $5^1/_4$ милліоновъ ланъ. Между тѣмъ, сравнительно съ прежнимъ, сборы лицзина съ товаровъ иностранныхъ и мѣстныхъ, во многихъ мѣстностяхъ, еще увеличились и они крайне неравномѣрны для разныхъ портовъ и разныхъ провинцій. Но упомянутая важность для англичанъ въ уничтоженіи лицзина, по мнѣнію г. Скачкова, не имѣетъ для насъ почти никакого значенія. Сборы лицзина преобладаютъ во внутреннихъ провинціяхъ Китая, а не во внѣшнихъ, а въ первыхъ, благодаря англійской конкурренціи, мы торгуемъ только по вывозу мѣстныхъ товаровъ, а не по ввозу нашихъ. Значитъ, тамошніе сборы лицзина очень мало безпокоятъ нашихъ торговцевъ.

Если же, напротивъ того, мы обратимъ вниманіе на нашу ввозную торговлю изъ Западной Сибири и изъ Туркестанскаго края въ глубь Средней Азіи, во внѣшнія провинціи Китая, то увидимъ, что лицзинъ, покровительствуя мѣстной производительности внутри Китая, оказываетъ косвеннымъ путемъ и покровительство русской ввозной торговлѣ въ той части Азіи. Тамъ сборы лицзина незначительны. Прежде чѣмъ туда достигаютъ иностранные товары изъ открытыхъ портовъ—проходя очень значительное пространство по провинціямъ внутреннимъ, гдѣ сборы лицзина часты и крупны—они уже у порога внѣшнихъ владѣній Китая, быть можетъ, болѣе чѣмъ удвоиваются въ своей стоимости. Совсѣмъ противоположное для ввоза нашихъ товаровъ. Нашимъ товарамъ съ пограничныхъ линій приходится пройти то вдоль, то поперегъ тѣхъ же внѣшнихъ китайскихъ владѣній, нисколько не испытывая тягостей лицзина, собираемаго во внутреннихъ провинціяхъ, а платя лишь мѣстный мелкій лицзинъ. Такимъ образомъ, благодаря сосѣдству Россіи съ Китаемъ, наши товары легко могутъ конкуррировать съ англичанами на рынкахъ въ Средней Азіи; а если наши ткани

будутъ производиться дешево, то онѣ окончательно могутъ убить ввозъ туда манчестерскихъ тканей. Ввозъ нашихъ товаровъ черезъ Калганъ, преимущественно тканей и мѣховъ, во внѣшнія провинціи Китая, подтверждаетъ, что въ тѣхъ провинціяхъ англійскіе товары не конкуррируютъ съ нашими; равнымъ образомъ и наши товарные караваны, ходящіе изъ Кобдо и изъ киргизскихъ степей на рынки въ глубь Азіи, не встрѣчаютъ тамъ обилія въ англійскихъ тканяхъ и обыкновенно съ хорошею прибылью распродаютъ свои товары. Слѣдовательно, чѣмъ крупнѣе лицзинъ на ввозные въ китайскія внутреннія провинціи иностранные товары, тѣмъ выгоднѣе для нашей сухопутной торговли во внѣшнихъ китайскихъ владѣніяхъ. А это приводитъ къ выводу, что для покровительства нашей торговли въ средне-азіатскихъ китайскихъ владѣніяхъ и для ущерба вообще въ Китаѣ англійской торговли намъ выгодно дѣйствовать на китайское правительство, въ смыслѣ поощрительномъ не для уничтоженія или сокращенія размѣровъ лицзина, а, наоборотъ, еще для бо́льшаго его увеличенія въ предѣлахъ внутреннихъ провинцій.

Наша миссія въ Пекинѣ поддерживаетъ, однако, ходатайства иностранныхъ державъ о замѣнѣ лицзина для европейскихъ товаровъ однообразною пошлиною при ввозѣ ихъ въ порты. Изъ оффиціальныхъ свѣдѣній видно, что переговоры по этому поводу не привели еще къ окончательному соглашенію. Общій европейскій уполномоченный г. Уэдъ заявилъ, что прибавка къ существующей $7^1/_2{}^0/_0$ пошлинѣ ($5^0/_0$ тарифной и $2^1/_2{}^0/_0$ транзитной) еще половины или одного процента есть все, о чемъ европейскіе посланники могутъ ходатайствовать передъ своими правительствами. Китайскіе же министры сначала просили установить пошлину въ $20^0/_0$, но затѣмъ согласились остановиться на $10^0/_0$.

Мы уже говорили, что до открытія, послѣ англо-китайской войны 1840—43 гг., портовъ Россія играла довольно важную роль на китайскихъ рынкахъ по отношенію къ мануфактурнымъ товарамъ, особенно по сбыту суконъ, первоначально привозившихся изъ Силезіи, а затѣмъ выдѣлывавшихся въ Москвѣ. Сукно во все время существованія нашей торговли служило какъ бы мѣновою единицею; но даже въ лучшіе годы, какъ мы видѣли, сбытъ суконъ въ Китай былъ неестественный и цѣны въ Кяхтѣ иногда бывали ниже фабричныхъ. Съ прекращеніемъ обязательной мѣновой торговли, сукну предстояла сильная борьба съ европей-

скимъ товаромъ и будущность этой статьи стала сомнительна. Ходъ торговли сукнами въ Кяхтѣ былъ слѣдующій:

Годъ.	Сукно.	Драдедамъ.	Камлотъ.	Камлотъ
		Русскіе.		иностран.
	тысячъ		аршинъ.	
1840 . . .	1,228	13	—	106
1841 . . .	1,550	27	—	113
1842 . . .	1,533	94	—	47
1843 . . .	928	121	—	34
1844 . . .	1,220	104	—	23
1845 . . .	1,415	88	—	49
1846 . . .	1,338	143	—	23
1847 . . .	1,333	124	—	37
1848 . . .	994	149	—	25
1849 . . .	1,067	88	—	17
1850 . . .	1,211	85	0,1	15
1851 . . .	1,454	129	9,3	9
1852 . . .	1,474	121	0,04	4
1853 . . .	437	52	—	1
1854 . . .	1,013	137	—	3
1855 . . .	652	128	—	5
1856 . . .	648	98	0,08	—
1857 . . .	536	115	5	0,3
1858 . . .	604	82	47	4
1859 . . .	778	244	111	21
1860 . . .	812	187	102	4
1861 . . .	576	113	51	11

Съ допущеніемъ привоза чая моремъ и съ измѣненіемъ торговли, т. е. съ 1862 г., сбытъ суконъ по количеству держался на одной высотѣ, но по цѣнности началъ замѣтно падать. Потребленіе суконъ въ Китаѣ не велико, и съ тѣхъ поръ, какъ доступъ въ южный и средній Китай для европейскихъ товаровъ облегчился, китайцы стали отдавать явное предпочтеніе легкимъ шерстянымъ тканямъ, ввозъ коихъ быстро увеличивается. Въ послѣднее время вывозъ суконъ упалъ еще болѣе. По цѣнности онъ составлялъ въ 1861 г. 2.030,027 р., въ 1868 году 1.961,923 р., въ 1875 г. 860,885 р., а въ 1881 749,459 р. Впрочемъ русское сукно попрежнему въ почетѣ и французская экспедиція Гарнье нашла русскія сукна даже въ Юнанѣ. Также сильно упалъ и сбытъ черезъ Кяхту бумажныхъ товаровъ. Въ 1861 г. онъ представлялъ сумму въ 1.448,337 р., а затѣмъ былъ: въ 1868 г. на 1.112,934 руб., въ 1875 г. на 515,576 р., въ 1881 г. на 826,384 р.

Первоначально русскіе купцы попытались распространить сбытъ своихъ суконъ и бумажныхъ издѣлій черезъ Лондонъ во

внутреннемъ Китаѣ, именно въ Ханькоу. Но уже съ 1875 г. сбытъ русскихъ мануфактурныхъ товаровъ въ китайскихъ портахъ упалъ. Причинъ невозможности конкурренціи съ иностранцами было нѣсколько. Во-первыхъ, повліялъ громадный урожай шелка въ Китаѣ, на который требованіе въ Европу временно уменьшилось, несмотря на дешевыя цѣны: въ 1875 г. въ Шанхаѣ за шелкъ Batlee Chop. № 3 платили 290 за пикуль, тогда какъ съ 1867—1870 гг. подобный товаръ охотно покупался по 520 ланъ. Китайцы поэтому снова охотнѣе стали носить шелковыя ткани. Вторая причина была поддѣлка суконъ Бабкиныхъ въ Германіи. Въ Шанхаѣ и Ханькоу поддѣльное сукно продавалось по 23—24 ланъ за половинку въ 25 аршинъ русскихъ, а настоящее русское сукно нельзя было даже безъ барыша продать дешевле 35 ланъ, или по курсу 75 руб. 25 коп. Поддѣльныя сукна совсѣмъ походили на русскія, только золотыя буквы были перепутаны, но имѣли орелъ. Поддѣльнаго сукна было продано въ Ханькоу въ 1875 г. 4,000 половинокъ по 23—25 ланъ, а русское по 30 — 32 ланъ безъ пользы, полусукно и драдедамъ по 80—87 фынъ за ярдъ съ громаднымъ убыткомъ. Наши фабриканты приняли нѣкоторыя мѣры противъ подлоговъ и въ сентябрѣ 1877 года окружной судъ въ Сорау въ Силезіи уличилъ нѣкоего Фишера за подлогъ въ фабрикаціи сукна для сбыта въ Китай подъ фальшивыми марками братьевъ Бабкиныхъ, но это не мѣшаетъ и теперь, въ числѣ нѣмецкихъ произведеній въ Китаѣ, фигурировать «русскимъ сукнамъ» — очевидно поддѣльнымъ. Эта поддѣлка въ южномъ Китаѣ легко вытѣсняетъ наши сукна, ибо хотя нѣмецкое сукно и уступаетъ далеко въ добротѣ русскому сукну, но по дешевизнѣ своей находитъ себѣ значительный сбытъ, такъ какъ вообще въ послѣдніе годы всѣ болѣе цѣнные иностранные товары мало-помалу вытѣсняются въ Китаѣ изъ употребленія и замѣняются дешевыми.

Третья причина потери нами рынка и едва ли не самая важная—это коммерческая рутина: наши фабриканты не предпринимаютъ ничего для удешевленія своихъ издѣлій, а торговцы не хотятъ довольствоваться малымъ процентомъ. Играетъ также роль неумѣніе приноровиться къ требованіямъ покупателей и плохое знакомство фабрикантовъ съ китайскими рынками. Что русскіе могли бы конкуррировать съ англичанами и нѣмцами, доказываютъ опыты съ приготовленнымъ въ Россіи въ

1868 году long-ells. Русскіе коммисіонеры въ Китаѣ нѣсколько разъ высылали въ Москву образцы англійскихъ, американскихъ и нѣмецкихъ бумажныхъ товаровъ, идущихъ въ Китай, но московскіе фабриканты рѣшительно не нашли возможнымъ вступать въ конкурренцію, такъ какъ, по ихъ словамъ, иностранцы продаютъ въ Поднебесной Имперіи свои товары по такой цѣнѣ, по какой въ Россіи обходится хлопокъ. Послѣднее справедливо. Въ Китаѣ нерѣдко случается, что шертингъ продается по той цѣнѣ, по какой китайцы покупаютъ хлопокъ. Мыслима ли при этомъ для насъ, русскихъ, конкурренція? Англичане и американцы, имѣя громадныя фабрики, занимающіяся исключительно выдѣлкою тканей, требующихся только для Китая, должны иногда продавать товары съ большимъ убыткомъ, лишь бы не останавливать производства. Кромѣ того, надо принять во вниманіе, что иностранцы дисконтируютъ свои векселя изъ 3%, много изъ 5%, а мы счастливы, если удастся дисконтировать изъ 7% годовыхъ, а то бываетъ и изъ 12%.

При этомъ уже нѣсколько лѣтъ какъ китайцы, чтобы вытѣснить съ внутреннихъ рынковъ европейскіе торговые дома, сами ѣздятъ въ Шанхай за иностранными товарами, причемъ продаютъ ихъ въ Ханькоу и др. внутреннихъ городахъ по той цѣнѣ, по какой покупаютъ въ Шанхаѣ, довольствуясь ничтожною разницей въ вѣсѣ серебра, какая бываетъ по курсу изъ Ханькоу на Шанхай отъ 2% до 3%. Они могутъ это дѣлать, благодаря тому, что, пользуясь кредитомъ на 10, 15, 20 дней, успѣваютъ въ это время продать товаръ мелкимъ торговцамъ. Избѣгая посредства мѣстныхъ европейскихъ домовъ, китайцы весьма практично выгадываютъ коммисію. Для товаровъ, предназначенныхъ къ продажѣ внутри страны, китайцы берутъ отъ европейскихъ домовъ или пароходовъ, на которыхъ доставленъ товаръ, удостовѣреніе, что онъ оплаченъ всѣми пошлинами на мѣстѣ его покупки. На основаніи подобныхъ удостовѣреній, таможня и выдаетъ пропускныя свидѣтельства, и такимъ образомъ товары проходятъ до мѣста назначенія въ отдаленныя провинціи, какъ принадлежащіе европейцамъ, а не китайцамъ.

Русскіе, впрочемъ, не окончательно отказались отъ мысли соперничать съ иностранцами внутри Китая. Въ навигацію 1882 года нашъ извѣстный мануфактуристъ Т. С. Морозовъ сдѣлалъ новый опытъ посылки въ Ханькоу 600 пудовъ мануфактурнаго товара, такъ какъ китайцы остались очень недо-

вольны англійскими фабрикатами: англичане для увеличенія плотности сильно проклеивали основу, и въ 1881 году, вслѣдствіе сырой погоды, большая часть привезенныхъ товаровъ оказалась испорченною. Этимъ и думали воспользоваться для помѣщенія русскихъ доброкачественныхъ издѣлій.

Жизненные припасы составляютъ одинъ изъ важныхъ предметовъ ввозной торговли Китая. Хотя рисъ, главный предметъ продовольствія, и даетъ здѣсь двѣ жатвы въ годъ, но все-таки его недостаточно, и приходится привозить до милліона пикулей въ годъ изъ Индо-Китая. Хотя въ Китаѣ нѣтъ оффиціальныхъ публикацій о видахъ на урожай въ разныхъ мѣстностяхъ, а страна такъ обширна и мѣстныя условія такъ разнообразны, что частнымъ извѣстіямъ изъ нѣкоторыхъ мѣстностей нельзя давать общаго значенія, но нѣтъ сомнѣнія, что въ послѣдніе годы Китай страдалъ отъ недостатка продовольствія. Поэтому, въ виду многолюдства Китая и недостатка собственныхъ средствъ для прокормленія населенія, только тѣ страны будутъ имѣть прочное основаніе для торговли съ нимъ, которыя будутъ въ состояніи снабжать Китай продовольственными предметами, и въ этомъ отношеніи находятся теперь въ самомъ выгодномъ положеніи Австралія и особенно Новая Зеландія. Нынѣ доставлены были оттуда въ Шанхай образцы рыбъ и дичи, и несомнѣнно, что скоро Новая Зеландія составитъ себѣ предметъ огромнаго въ Китай отпуска изъ этихъ произведеній.

Вообще потребность въ съѣстныхъ припасахъ въ Китаѣ сильно возрастаетъ: такъ въ теченіе двѣнадцати лѣтъ ввозъ рыбы удвоился, а хлѣбныхъ произведеній возросъ на 50%. Но изо всѣхъ націй, производящихъ торговлю съ Китаемъ, кромѣ Австраліи, только Россія и Соединенные Штаты могутъ туда отпускать свои собственныя произведенія этого рода; Америка и не дремлетъ; почти вся рыба и шелущныя растенія (горохъ, бобы, фасоль) доставляются въ Китай изъ Калифорніи. Американцы основали значительную отрасль торговли продажею рыбы, добываемой въ Орегонѣ и въ Аляскѣ, и вывозятъ рыбные консервы, а между тѣмъ тѣ сорта рыбъ, которые ловятся у береговъ и въ рѣкахъ Приморской области, нисколько не уступаютъ ловимымъ въ Америкѣ, если даже еще не превосходятъ ихъ. Сельди, семга и другія рыбы разныхъ породъ находятся, какъ мы видѣли, въ изобиліи у береговъ Приморской области и въ рѣкахъ, впадающихъ въ Охотское море.

Надобно удивляться, почему мы не развиваемъ рыбныхъ промысловъ и приготовленія рыбы въ разныхъ видахъ въ Приморской области, особенно нынѣ, когда при удобствѣ сообщенія могли бы снабжать рыбою не только китайскіе порты, но и доставлять ее дешево въ Россію. Было же время, когда русское пограничное населеніе по китайской границѣ пріобрѣтало всѣ китайскія произведенія не на деньги, а вымѣномъ на свои сельскохозяйственныя произведенія, а забайкальскіе раскольники и старовѣры получали даже серебро за продаваемую живность; съ другой стороны, бывшія русскія колоніи въ Америкѣ отправляли рыбу даже въ Чили. Изъ жизненныхъ припасовъ, потребляемыхъ въ Китаѣ, отъ насъ везется только морская капуста, и то большая часть этого товара проходитъ мимо русскихъ рукъ. Подробности этой торговли мы разберемъ при описаніи Тянь-цзина.

Кромѣ рыбы въ Китай изъ Россіи могли бы доставляться и продукты скотоводства. Густота населенія въ Южномъ Китаѣ не допускаетъ въ немъ развитія собственнаго скотоводства, и потому Южный Китай очень нуждается во всякихъ произведеніяхъ скотоводства. Нынѣ богатые китайцы уже очень охотно употребляютъ стеариновыя свѣчи, и хотя у европейцевъ и сохраняется предубѣжденіе о нечистоплотности китайцевъ, однако и мыло входитъ все болѣе у послѣднихъ въ употребленіе, такъ что свѣчи и мыло составляютъ нынѣ весьма выгодный предметъ торговли.

Желѣзо и желѣзныя издѣлія являются предметомъ значительнаго ввоза въ Китай, постоянно увеличивающагося, несмотря на то, что Китай обладаетъ обширными мѣсторожденіями желѣзной руды, разработка которой и началась по почину извѣстнаго Ли-хунъ-чжана; но дѣло въ томъ, что все добываемое собственное китайское желѣзо идетъ пока на удовлетвореніе потребностей казны; частная же потребность удовлетворяется привознымъ желѣзомъ и его издѣліями. Въ этой отрасли торговли принимаютъ участіе англичане, нѣмцы и бельгійцы. По всему видно, что торговля желѣзомъ и его произведеніями, особенно мелкими, весьма выгодна для иностранцевъ; однѣхъ швейныхъ иголъ ввозится огромное количество.

Кромѣ желѣза въ Китай привозятъ много мѣди, свинца и олова. Два послѣдніе металла необходимы для оклейки чайныхъ ящиковъ, поэтому главный привозъ ихъ и идетъ въ порты, за-

нимающіеся отпускомъ чая. Торговля эта также въ рукахъ англичанъ и въ прошломъ году шла хуже предыдущихъ лѣтъ. Для Россіи она значенія не имѣетъ, ибо мы металловъ не отпускаемъ.

Другое дѣло каменный уголь, привозъ котораго постоянно увеличивается. Хотя Китай очень богатъ каменнымъ углемъ, но разработка собственныхъ китайскихъ каменноугольныхъ копей, несмотря на все содѣйствіе правительства и учрежденіе китайскихъ акціонерныхъ обществъ, не дала до сихъ поръ практическихъ результатовъ, только уголь изъ копей Лобингъ, близъ Цзю-цзяна, и келунскій уголь, съ острова Формозы, пріобрѣли право гражданства на здѣшнемъ рынкѣ, несмотря на то, что формозскій уголь очень сѣрнистъ; вообще же господствуютъ на немъ кардифскій, японскій и австралійскій угли; первый хотя и дорогъ, но необходимъ для дальнихъ переходовъ, вторые годятся для короткихъ, но покупаются охотно по ихъ дешевизнѣ. Трудно понять, почему не организована до сихъ поръ правильная доставка сахалинскаго угля. Казалось бы, что возвращающіяся порожнякомъ съ Амура русскія суда, приходившія въ Кйтай за грузомъ чая, могли бы захватывать сахалинскій уголь и перевозить его поэтому по дешевой цѣнѣ. О поступленіи сахалинскаго угля на китайскіе рынки нѣсколько разъ уже возвѣщалось, до сихъ поръ однако онъ не показывался; наибольшимъ сбытомъ продолжаетъ пользоваться такосимскій и австралійскій уголь по ихъ дешевизнѣ и кардифъ по его достоинству. Послѣдній покупаютъ преимущественно иностранные пароходы. Его было продано въ 1877 г. 11,000 тоннъ, тогда какъ австралійскаго 45,000 тоннъ, а японскаго 94,000 тоннъ.

Цѣна лобингскаго каменнаго угля въ Ханькоу $4^1/_2$ долл. за тонну, въ томъ числѣ 1 долларъ таможенной пошлины. Привозный уголь продавался въ 1882 г. за тонну: японскій въ Нючжуанѣ 12 долл., Тянь-цзинѣ 12 долл., въ Гонъ-Конгѣ 9—10 долл., кардифъ въ Чифу $13^1/_2$ долл., въ Амоѣ $14^1/_4$ долларовъ.

Привозъ лѣсныхъ матеріаловъ въ Китай въ теченіе 12 лѣтъ учетверился. Въ этомъ привозѣ важнѣйшую роль играютъ Соединенные Штаты, откуда, напримѣръ въ 1879 году, было привезено лѣсныхъ матеріаловъ на 800,000 ланъ, и Канада. Въ то время какъ въ нашей Приморской области, сосѣдней съ Китаемъ, безпощадно и безполезно истребляются лѣса, ко-

торые могли бы имѣть выгодный сбытъ, значительно удаленная отъ китайскихъ портовъ западная часть Канады, такъ называемая Британская Колумбія, съ каждымъ годомъ все болѣе и болѣе развиваетъ торговлю съ Китаемъ лѣсными произведеніями, и не только простымъ матеріаломъ, но и подѣлками изъ него. Изъ Соединенныхъ Штатовъ болѣе всего на шанхайскомъ рынкѣ идетъ лѣснаго товара орегонскаго. Впрочемъ есть основаніе думать, что часть орегонскихъ лѣсныхъ произведеній составляютъ добытые контрабандой въ Приморской области, гдѣ правильная эксплуатація лѣсовъ не разрѣшена, а контрабандная порубка лѣса существуетъ. По крайней мѣрѣ рѣдкій корабль, приходящій оттуда, не привозитъ лѣснаго матеріала.

На привезенные въ концѣ 1860-хъ годовъ изъ Приморской области въ Китай образцы лѣса была сдѣлана слѣдующая разцѣнка, считая бревна, покрытыя корой, отъ 8 до $8^1/_2$ арш. и толщиною отъ 5 до $6^1/_2$ вершк. въ отрубѣ: сосновыя отъ 6 до 7 р. монетой, лиственичныя отъ 7 до 8 р., березовыя на выборъ отъ 10 до 13 р., дубовыя отъ 9 до 10 р., кедровыя отъ 8 до 9 р. Разцѣнка приблизительная, и на сосновыя и дубовыя цѣна ожидалась дороже. Береза въ Китаѣ, какъ оказалось, мало требуется. Въ дополненіе къ свѣдѣніямъ, сообщеннымъ нами въ главахъ о Приморской области, вотъ нѣсколько цѣнъ на лѣсные матеріалы, собранныхъ нами во время пребыванія въ Китаѣ, а также извлеченныхъ изъ документальныхъ приложеній къ отчетамъ Добровольнаго флота.

Въ Шанхаѣ для постройки китайскихъ домовъ употребляютъ:

	Продаются по:
Жерди 28 фут. длины, 10 д. толщины . . .	$1,^{90}/_{100}$ шанх. лана.
» 20 » » 10 » » . . .	$1,^{20}/_{100}$ » »
» 15 » » 10 » » . . .	$0,^{75}/_{100}$ » »
» 12 » » 6 » » . . .	$0,^{40}/_{100}$ » »
Японскія доски въ 1 д. толщ., 6 фут. длины за 60 квадр. фут.	$1^{50}/_{100}$ дол.
» » въ $^1/_2$ д. толщины	92 цент.
» » » $^3/_{10}$ » »	70 »

Это цѣны, по которымъ товаръ продается въ розницу, но для сбыта en gros онѣ гораздо дешевле. По свѣдѣніямъ изъ шанхайскаго дока отъ Фармана и К°, въ маѣ 1880 г., продавались доски 40 — 50 ланъ за тысячу, пароходъ «Владивостокъ» заплатилъ 4 долл. за сотню. Твердое дерево продавалось отъ 8 до 12 центовъ

за футъ при дюймовой толщинѣ. Въ Тянь-цзинѣ за доску въ 1881 г. платили по доллару, въ Фучао орегонскія доски—по 9 цент. за футъ. Въ Ючжуанѣ доски продаются на вѣсъ, по доллару за пикуль. Въ Кантонѣ сажень однополѣнныхъ дровъ 5 долларовъ. Цѣны лѣса въ Гонъ-Конгѣ были въ 1880 году за кубическій футъ тика 1 долларъ, манильскаго твердаго дерева 60—70 центовъ. Мачтовый лѣсъ въ Гонъ-Конгъ доставляется изъ Санъ-Франциско. Цѣна мачтоваго лѣса въ Шанхаѣ чрезвычайно различна, смотря по размѣрамъ, наружному виду и качеству дерева.

Кромѣ лѣсныхъ матеріаловъ можно указать нѣсколько другихъ предметовъ, которые Россія могла бы сбывать въ Китаѣ съ выгодою. Керосинъ, напримѣръ, играетъ немаловажную роль въ числѣ привозныхъ товаровъ, и нѣтъ никакого сомнѣнія, что съ открытіемъ бакинской желѣзной дороги, закавказскій керосинъ можно будетъ доставлять въ Китай несравненно дешевле чѣмъ керосинъ изъ Соединенныхъ Штатовъ и Канады. Спички привозятся уже изъ Финляндіи въ Китай на собственныхъ финляндскихъ судахъ; очень вѣроятно, что спички можно бы отправлять туда и изъ Россіи. Затѣмъ нѣкоторый сбытъ въ Китаѣ могли бы найти русскіе спиртные напитки, сласти, канаты, корабельныя принадлежности и разные мелочные товары, подробное описаніе которыхъ, по отношенію къ сбыту на дальнемъ Востокѣ, сдѣлано въ нашей книгѣ «Суэзскій каналъ и его значеніе для русской торговли». Къ этому сочиненію мы и отсылаемъ интересующихся.

ГЛАВА XII.

Китай.

(Продолженіе).

Торговля въ портахъ, имѣющихъ значеніе для Россіи.—Шанхай, его значеніе.—Ханькоу, его торговые обороты. — Русская торговля въ Ханькоу: привозные товары.—Байховые чаи.—Обозрѣніе послѣднихъ чайныхъ сезоновъ.—Кирпичные чаи.—Цзю-цзянъ.

По оффиціальнымъ свѣдѣніямъ прямая торговля каждаго открытаго въ Китаѣ порта въ 1880—1881 гг. представляется въ слѣдующемъ видѣ:

Названіе портовъ.	1880			1881		
	Привозъ ланъ.	Вывозъ ланъ.	Итого ланъ.	Привозъ ланъ.	Вывозъ ланъ.	Итого ланъ.
Нючжуанъ	249,863	158,198	408,061	217,831	17,172	235,003
Тянь-цзинъ	1.190,676	4.240,309	5.430,985	1.104,955	3.434,748	4.539,703
Чифу . .	651,366	93,692	745,058	662,241	164,743	826,984
Ханькоу .	27,841	7.644,276	7.672,117	1,941	5.314,415	5,316,356
Цзю-цзянъ	—	269,445	269,445	—	160,466	160,466
Чжэнъ-цзянъ	7,967	—	7,967	52,505	—	52,505
Шанхай .	56.046,498	36.178,811	92.225,309	67.329,150	33.444,411	100.773,611
Нингпо . .	73,252	10,448	83,700	259,170	16,002	275,172
Фучао . .	2.801,727	9.133,512	11.935,239	3.104,908	7.997,821	11.102,729
Тамсуй . .	746,953	115,802	862,755	825,749	96,637	922,386
Таку . . .	1.235,611	1.814,645	3.050,256	1.347,662	1.046,103	2.393,765
Амой . .	5.411,745	3.638,288	9.050,033	6.618,708	3.829,238	10.447,946
Сватоу . .	8.214,137	1.239,640	9.453,777	6.182,870	1.565,438	7,748,308
Кантонъ .	2.940,449	12.803,056	15.743,505	4.281,529	13,752,010	18.033,539
Цзюнь-чжоу	828,114	332,595	1.160,709	823,061	364,435	1.187,496
Пакхой . .	1.213,504	210,870	1.424,374	1.071,355	249,285	1.320,640
Итого.	81.639,703	77.883,587	159.523,290	93.883,635	71.452,974	165.336,609
Обратн. выв. изъ Шанхая	2.171,032	за границу (преимущественно въ Японію)		1.784,374		
др. портовъ	175,219	за границу		188,874		
Итого обрат. вывоза	2.846,251			1.972,758		
Всего .	79.293,452	77.883,587	159.523,290	91.910,877	71.452,974	163,363,851

Въ порты Ичарагъ, Вуху и Вэнъ-чжао не было никакого привоза и вывоза въ два послѣдніе года. Изслѣдованіе торговли каждаго изъ этихъ портовъ не имѣетъ интереса для русской торговли, такъ какъ въ большинствѣ ихъ не только нѣтъ русскихъ купцовъ, но порты эти не посѣщаются даже русскими судами, ни купеческими, ни военными. Для нашей торговли важное значеніе имѣютъ только Ханькоу и Фучао, какъ мѣста покупки и приготовленія чаевъ, и Тянь-цзинъ, какъ транзитный пунктъ по отношенію къ сухопутной торговлѣ. Затѣмъ нѣкотораго вниманія заслуживаютъ: Шанхай, по его выдающемуся значенію въ средѣ китайской внѣшней торговли, особенно въ бассейнѣ Янцзы-цзяна, Цзю-цзянъ, какъ вспомогательный для Ханькоу рынокъ, и Чифу — какъ главное мѣсто сбыта товаровъ, вывозимыхъ изъ Приморской области Восточной Сибири.

Шанхай лежитъ по рѣкѣ Вампу, которая у самаго города соединяется съ рѣкою Вусунгъ, впадающей въ Янцзы-цзянъ, недалеко отъ устья послѣдняго. Янцзы-цзянъ—одна изъ величайшихъ рѣкъ въ свѣтѣ (она судоходна на протяженіи $4^1/_4$ тыс. верстъ) и важнѣйшая торговая артерія Китая, прорѣзывая его съ запада на востокъ. Шесть портовъ, открытыхъ иностранцамъ на этой рѣкѣ, въ общей сложности представляютъ болѣе половины всей торговли Китая. Къ сожалѣнію, Янцзы-цзянъ не всегда одинаково доступенъ судамъ. Зимою вода очень низка и начинаетъ прибывать съ конца февраля и достигаетъ своей наибольшей высоты въ августѣ. Разница противъ ординара доходитъ въ Ханькоу до 6 саженъ, въ Цзю-цзянѣ $4^1/_2$ саженъ, въ Нанкинѣ 2 саж.; теченіе также чрезвычайно сильно, поэтому плаваніе безъ опытныхъ лоцмановъ опасно.

Торговое значеніе Шанхая извѣстно еще съ XV вѣка, теперь же это великолѣпнѣйшій и богатѣйшій европейскій городъ дальняго Востока. Онъ состоитъ изъ двухъ кварталовъ: Англо-американскаго и Французскаго, независимыхъ другъ отъ друга въ общественномъ управленіи. Число жителей, по преимуществу китайцевъ, достигало въ 1880 г. 147,000. Въ томъ числѣ иностранцевъ было 2,197, не считая экипажей военныхъ и др. судовъ. Въ Шанхаѣ находится верховный англійскій судъ для Китая и Японіи, многочисленныя иностранныя консульства и почтовыя управленія, 3 дока, 6 большихъ банковъ, 18 правленій мѣстныхъ акціонерныхъ обществъ, 13 клубовъ, множество массонскихъ, ученыхъ и благотворительныхъ обществъ, редак-

ціи газетъ: «North China Daily News», «Schanhai Courier», «Schanhai Mercury», «North China Herald», «Celestial Empire», телеграфное агентство, таможня, торговая палата, множество страховыхъ, пароходныхъ и др. учрежденій; наконецъ здѣсь же имѣютъ свои конторы всѣ важнѣйшія торговыя фирмы дальняго Востока, ибо въ послѣдніе годы многіе чаевладѣльцы постоянно стремились отправлять свои чаи прямо въ Шанхай, минуя ханькоускій рынокъ, въ надеждѣ получить болѣе выгодныя цѣны, хотя разсчеты эти оказались ошибочными, особенно относительно чаевъ низшихъ сортовъ.

Шанхай служитъ складочнымъ мѣстомъ для другихъ портовъ, поэтому въ немъ для купеческихъ судовъ нѣтъ никогда недостатка въ грузахъ, отчего фрахтъ изъ Шанхая въ Европу и не понижается никогда значительно, тогда какъ въ болѣе южныхъ портахъ, Фучао, Амоѣ и др. для судовъ, привезшихъ товары, не бываетъ грузовъ въ другія мѣста и они должны понижать фрахтъ, чтобы не возвращаться порожними, а это пониженіе фрахта даетъ новую пищу спекуляціи на чай.

Для Японіи выгоднѣе держать запасы въ шанхайскихъ складахъ, чѣмъ у себя дома, такъ какъ отсюда, какъ центральнаго мѣста, можно соотвѣтственно дѣйствительному требованію направлять товары куда окажется нужнымъ: засланные же прямо въ Японію не разъ случалось вывозить обратно. Ту же роль Шанхай играетъ для Австраліи (преимущественно Квинсланда). На суда, которыя изъ Австраліи идутъ въ Британскую Колумбію, берутъ обыкновенно лѣсъ и доставляютъ его въ Шанхай, а оттуда берутъ товары по весьма дешевому фрахту, чтобы не возвращаться порожнякомъ. Шанхай служитъ центральнымъ складомъ и для группы острововъ Фиджи, гдѣ торговля быстро развивается. Кромѣ того, изъ шанхайскихъ складовъ бываетъ значительное требованіе на Сандвичевы острова, гдѣ торговля была немалое время въ застоѣ, но теперь, благодаря строгому карантину противъ распространенія оспы и хорошему урожаю сахарнаго тростника (сахарнаго песку добывается до 90 милл. англ. ф.), торговля оживилась.

Общій оборотъ внѣшней торговли Шанхая составлялъ въ 1880 г. 134.916,231 лянъ, т. е. превосходилъ 400 милл. руб. Въ этомъ числѣ привозъ составлялъ 57.117,133 лянъ, въ томъ числѣ:

	На сумму ланъ.		На сумму ланъ.
Опіума	21.360,616	Морск. капусты . .	627,138
Бумаж. тканей. . .	18.886,320	Дерева	572,668
Шерст. » . .	5.228,911	Жиншеню	507,015
Металловъ	3.086,839	Красокъ	500,346
Камен. угля . . .	766,926	Керосина	378,178

Привозные товары были доставлены изъ:

	На сумму ланъ.
Англіи	21.551,317
Остъ-Индіи	20.699,883
Гонъ-Конга	6.181,992
Японіи	3.221,552
Континент. Европы	2.254,194
Соединенныхъ Штатовъ	1.186,890
Другихъ китайскихъ портовъ	1.070,635
Прочихъ странъ	950,690

Изъ привезенныхъ товаровъ на 42.541,209 ланъ было отправлено потомъ въ порты Янцзы-цзяна и сѣверные. Отпускъ составлялъ 70.209,367 ланъ, въ томъ числѣ на 34.030,556 ланъ въ другіе китайскіе порты, а на 36.178,811 ланъ вывезено было изъ Шанхая заграницу. Въ этомъ числѣ въ:

	На сумму ланъ.
Англію	13.633,330
Континент. Европу	11.857,584
Соединен. Штаты	6.414,121
Японію	1.300,054
Остъ-Индію	1.083,146
Проч. страны	1.890,576

Вывозъ состоялъ главнымъ образомъ изъ:

	На сумму ланъ.		На сумму ланъ.
Шелка	25.558,868	Пис. бумаги	1.357,199
Чая	12.688,369	Мѣдн. монеты . . .	1.261,191
Хлопка	5.494,330	Плетен. соломы . .	1.215,904
Риса	3.853,865	Табаку	1.153,999
Сахара	3.589,271	Лекарств. принад. .	1.145,418

Въ 1880 г. въ Шанхаѣ было собрано 4.420,722 ланъ таможенныхъ пошлинъ, пришло и ушло 4,551 судовъ (въ томъ числѣ 3,472 паровыхъ) въ 3.317,298 тоннъ. Для судоходства, а равно для будущности шанхайскаго порта огромное значеніе имѣетъ обмеленіе Вусунга. Уже близъ впаденія своего въ Янцзы-цзянъ рѣка эта имѣетъ баръ, гдѣ во время прилива не болѣе 24 футъ воды, второй же баръ на пути имѣетъ глубину мѣстами не болѣе 16 футъ и постепенно мелѣетъ и проходъ для судовъ съуживается. Составленъ былъ проектъ углубленія су-

доходнаго канала и представленъ китайскимъ властямъ, такъ какъ баръ находится внѣ предѣловъ европейскихъ концессій, но мандарины отвѣчали изъ Пекина, что рѣчная отмель можетъ подняться хотя до небесъ и это ничего не доставитъ китайскому правительству, кромѣ удовольствія; чистить же рѣку оно не намѣрено.

Затѣмъ едва ли когда шанхайскій рынокъ представлялъ такую неустойчивость въ цѣнахъ по всѣмъ отраслямъ торговли, какую представляетъ нынѣ; цѣны на все, какъ и самый курсъ, колеблются не только изо дня въ день, но, можно сказать, изъ часу въ часъ, чѣмъ и объясняется замѣчаемое иногда несогласіе извѣстій изъ Шанхая, печатаемыхъ въ разныхъ европейскихъ газетахъ, отъ одного и того же числа. Причина этому заключается въ расширеніи торговой сферы, въ принятіи многими новыми странами участія въ производствѣ разныхъ предметовъ, потребляемыхъ въ Китаѣ, и въ усложненіи оттого торговыхъ операцій. Прежде, напр., чайная торговля зависѣла исключительно отъ урожая и достоинства чаевъ новаго сезона въ одномъ Китаѣ; нынѣ входятъ въ соображеніе чаи Остъ-Индіи и Японіи, а въ послѣдніе годы и Цейлона и Явы. Прежде Китай получалъ мануфактурныя издѣлія исключительно: на сѣверѣ изъ Россіи, на югѣ изъ Англіи; теперь явились сильными конкуррентами послѣднимъ Америка и Германія. Каменный уголь доставлялся прежде изъ одной Англіи; нынѣ соперничаютъ съ нею Америка, Японія, Австралія и Формоза. То же можно сказать и о всѣхъ другихъ отрасляхъ торговли. Наконецъ, и самыя политическія отношенія Китая къ иностраннымъ державамъ, вліяющія всегда такъ сильно на торговлю, сдѣлались до крайности сложными: прежде Китай вѣдался почти исключительно съ одною Россіей и Англіей; нынѣ въ сферу политическихъ его отношеній вошли всѣ европейскія и многія американскія государства и Японія.

Для прямыхъ сношеній съ Россіей Шанхай особеннаго значенія не имѣетъ, но какъ центръ банковыхъ учрежденій, а также по своему географическому положенію на устьѣ Янцзы-цзяна—отчего отсюда приходится брать нагрузчиковъ, лоцмановъ и пр.—Шанхай играетъ роль и въ нашей прямой торговлѣ. Онъ важенъ также для сбыта изъ Приморской области, особенно сбыта лѣса, и какъ пунктъ очень часто посѣщаемый русскими военными судами. Военныя суда Сибирской флотиліи

присылаются въ китайскіе порты для охраны интересовъ русской торговли, хотя собственно для этой цѣли ихъ плаваніе совершенно безполезно. Суда являются обыкновенно въ Ханькоу зимою, когда тамъ никакой торговли нѣтъ; наоборотъ къ лѣту, къ чайному сезону, суда уходятъ на сѣверъ, ибо на этихъ судахъ вовсе не приспособленныхъ къ тропическому климату, команды слишкомъ страдаютъ отъ сильныхъ жаровъ.

Ханькоу лежитъ въ 600 миляхъ отъ Шанхая на сліяніи рѣкъ Хань и Янцзы-цзяна, гдѣ расположились рядомъ три китайскіе города: Вучангъ, Хань-Янъ и Ханькоу, имѣющіе въ сложности до двухъ милліоновъ жителей. Для европейской торговли открытъ только послѣдній изъ нихъ, и поэтому рядомъ съ китайскимъ городомъ на отведенномъ европейцамъ въ полную собственность участкѣ возникъ съ большими препятствіями небольшой, но богатый городокъ. Въ Ханькоу, какъ и повсюду, надобно только удивляться организаторской способности англичанъ и искусству ихъ водворяться съ толкомъ и комфортомъ. Во всемъ Ханькоу въ общемъ итогѣ не наберется и двухсотъ европейцевъ, между тѣмъ чего только нѣтъ для удобства этой горсти людей. Не смотря на громадные разливы рѣки, достигающей здѣсь 2 верстъ ширины, вдоль всего города проведена великолѣпная каменная набережная съ многочисленными спусками. Въ городѣ имѣются торговая палата, клубъ, нѣсколько банковыхъ отдѣленій, страховыхъ агентствъ, банкирскихъ конторъ и 16 торговыхъ домовъ.

Общій оборотъ торговли Ханькоу составлялъ въ 1879 году 36.194,494 ланъ, въ 1880 году 42.285,209 ланъ; таможенный доходъ достигъ въ 1877 г. 1.690,434 ланъ, въ 1878 г. 1.545,502 ланъ. Главнѣйшихъ товаровъ было привезено:

		1879 г.	1878 г.	1877 г.
Шерстяныхъ:				
Spanish stripes	куск.	13,882	10,639	10,516
Medium cloth	»	20,353	5,860	10,833
Камлота	»	57,106	47,155	40,910
Long ells	»	69,340	50,732	45,544
Бумажныхъ:				
Плиса и полуплиса . .	куск.	19,049	21,736	16,099
Шертинга, сѣраго . . .	»	1.413,778	914,865	1.054,617
» бѣлаго . . .	»	253,997	152,038	86,575
Холста	»	434,886	335,542	356,426
Дриллинга	»	283,217	174,787	301,945
Ситца	»	50,707	39,023	26,652
Платковъ	дюж.	64,072	48,324	35,873

Разныхъ:				
Хлопчатой бумаги . . .	пик.	—	144,520	161,639
Свинца	»	19,450	31,004	27,067
Олова	»	3,251	2,946	2,591
Желѣза	»	26,019	23,612	14,979
Сахара	»	54,668	294,309	213,457
Морской капусты . . .	»	125,987	104,386	83,289
Перца	»	25,054	21,853	19,002
Опіума	»	3,294	2,221	2,290
Сандальнаго дерева . .	»	15,582	19,223	14,326
Каракатицы	»	6,350	7,556	13,929
Керосина	ящик.	—	15,274	5,575
Стекла	»	8,554	5,427	9,818
Серебра	ланъ	—	7.344,678	9.703,743

Изъ этого въ 1879 году было отправлено по транзитнымъ свидѣтельствамъ внутрь страны количество, обозначенное въ нижеслѣдующей таблицѣ А.

Китайскихъ произведеній было вывезено изъ Ханькоу:

	1879 г.	1878 г.	1877 г.
	п и к у л е й.		
Пеньки	72,702	73,020	62,283
Лекарственныхъ матеріаловъ . .	107,965	94,809	101,215
Растительнаго масла	203,820	336,153	241,627
Бумаги	13,045	12,785	16,500
Чернильныхъ орѣшковъ	28,116	24,743	25,585
Ревеня	7,949	5,942	13,276
Шелку	6,615	3,257	1,955
Табаку	121,272	111,313	91,156
Воску растительнаго	90,029	5,316	11,186
Шафрану	4,561	6,544	6,031
Кожъ	21,063	35,265	50,565
Грибовъ	13,479	14,654	11,258
Гипса	112,172	61,283	42,604

Но важнѣйшимъ вывознымъ товаромъ былъ чай, ибо Ханькоу главнѣйшій пунктъ для вывоза байховыхъ чаевъ. Цвѣточные чаи идутъ преимущественно изъ Фучао. Всего на ханькоускій рынокъ поступаетъ съ плантацій (въ 1876 г. чаи принадлежали 1,690 фамиліямъ) 950 тысячъ полуящиковъ байховыхъ чаевъ, да чаевъ цзю-цзянскихъ болѣе 210,000 полуящ. Въ послѣдній сезонъ, по 9-е октября 1882 г., на рынокъ было доставлено ханькоускихъ чаевъ 639.510 полуящ. (противъ 1881 года почти на 38,000 полуящиковъ менѣе) и цзю-цзянскихъ чаевъ 282,860 полуящ. (противъ 1881 года на 63,000 полуящиковъ болѣе). Изъ этого числа куплено было для Англіи и Америки 530,300 полуящиковъ, на 24,720 полуящиковъ менѣе прошлаго года; для Россіи 392,100 полуящик., противъ 1881

года болѣе на 49,700 полуящ. за соотвѣтствующее время. Изъ закупленнаго количества отправлено съ пароходами прямаго сообщенія: въ Англію 33.489,662 англ. ф., въ Россію на Одессу 9.266,086 англ. ф.

Весь же вывозъ чаевъ изъ Ханькоу (включая хуасянъ и чаи цзю-цзянскіе) былъ:

Годъ.	Англійск. фунт.	Годъ.	Англійск. фунт.
1868	45.959,821	1875	64.884,610
1869	50.067,358	1876	63.752,268
1870	49.420,040	1877	59.932,405
1871	62.342,446	1878	59.192,312
1872	60.989,604	1879	69.101,100
1873	61.842,532	1880	76.660,274
1874	62.411,565	1881	76.008,000

Грузъ этотъ вывозится на 12 — 18 большихъ океанскихъ пароходахъ, приходящихъ въ сезонъ. Ханькоу интересенъ для насъ преимущественно тѣмъ обстоятельствомъ, что это одинъ изъ немногихъ пунктовъ въ свѣтѣ, гдѣ русскіе ведутъ активную торговлю, а не служатъ предметомъ эксплоатаціи иностранцевъ. Обороты здѣсь русскихъ весьма значительны и доходятъ до десяти милліоновъ рублей. Русскія фирмы въ Ханькоу пользуются въ мѣстной чайной торговлѣ большимъ уваженіемъ и вліяніемъ. Въ то время, какъ англичане, начавъ слишкомъ широко свои операціи, особенно на привозныхъ товарахъ, понесли большіе убытки, русскіе почти всѣ нажили здѣсь состояніе и живутъ въ Ханькоу съ тою же роскошью, что и англійскіе резиденты. Каждая фирма помѣщается въ особомъ домѣ, роскошно отдѣланномъ со всѣмъ англо-восточнымъ комфортомъ и купленномъ у тѣхъ же англичанъ за треть первоначальной стоимости; рядомъ устроены каменные амбары для храненія чая и фабрики для прессовки кирпичныхъ чаевъ, приготовленіе которыхъ изъ остатковъ по окончаніи продажи байховыхъ чаевъ и составляетъ наиболѣе прибыльную операцію для русскихъ домовъ. У одного Пономарева и К° на фабрикѣ работаетъ около 200 человѣкъ. Всѣмъ служащимъ, кромѣ низшихъ служителей, изъ русскихъ и для купеческой молодежи пребываніе здѣсь служитъ отличною торговою школою, не говоря уже о прекрасныхъ содержаніяхъ и участіи въ барышахъ фирмы.

А. ТАБЛИЦА, показывающая назначеніе иностранныхъ товаровъ от

Области и уѣзды.	Бумажныя матеріи.					
	Шертинги		Дрильсъ кусковъ.	Ситцы кусковъ.	Платки дюжинъ.	Др мат тері
	сѣрый кусковъ.	бѣлый кусковъ.				
У-чанъ	—	—	—	—	—	
Сян-янъ	28.075	695	7,037	140	—	
Юнь-янъ	1,400	—	15	—	—	
Цзинъ-чжао	900	100	120	—	—	
И-чанъ	—	—	—	—	—	
Дэ-ань	—	—	—	—	—	
Ань-лу	50	—	30	—	—	
Чанъ-ша	105,905	15,950	1,390	3,630	1,020	
Іо-чжоу	2,300	—	15	—	—	
Ли-чжоу	19,500	400	1,335	—	—	
Чанъ-дэ	30,860	1,350	1,870	770	—	
Хэнъ-чжоу	59,920	9,400	2,870	1,210	200	
Бао-цинъ	550	—	1,260	—	—	
Чэнь-чжоу	6,910	50	2,535	—	—	
Дао-чжоу	600	—	990	—	—	
Цзинъ-чжоу	18,850	850	3,230	500	—	
Юнъ-шунь	250	—	180	—	—	
Юань-чжоу	—	—	30	—	—	
Чжэнь-чжоу	450	—	165	—	—	
Фын-хуанъ-тинъ	—	—	30	—	—	
Нань-янъ	13,940	250	2,940	—	—	
Чэнь-чжоу	—	—	—	—	—	
Си-чуань-тинъ	—	—	30	—	—	
Кай-фынъ	150	—	15	—	—	
Чун-цинъ	430,540	21,589	135,545	8,577	10,900	
Куй-чжоу	800	—	960	—	—	
Бао-нинъ	—	—	—	—	—	
Сюй-чжоу	—	—	—	—	—	
Чэнъ-ду	—	—	—	—	—	
Тун-жэнь	15,950	400	5,070	80	—	
Гуй-янъ	900	—	—	—	120	
Сы-нань	100	—	—	—	—	
Чжэнь-юань	—	—	—	—	—	
Синь-анъ	2,980	—	3,480	—	—	
Хань-чжунъ	16,350	300	11,995	715	200	
Тунъ-чжоу	615	—	135	64	—	
Цянь-чжоу	320	44	78	—	—	
Си-ань	52,246	3,308	16,715	1,525	80	
Фын-сянь	1,978	44	884	—	—	
Пин-янъ	—	—	—	—	—	
Пу-чжоу	898	—	579	—	—	
Цзянъ-чжоу	100	—	—	—	—	
Чуй-линь	23,560	1.100	5,625	620	550	
Всего въ количествѣ	910,137	61,830	210,908	20,001	13,880	
На сумму	1.283,293	98,928	373,307	24.001	6,107	

Примѣчаніе: Въ графахъ не помѣщены: 1,602 пикуля (Хэнъ-чжоу—762, Юнъ-ч Чанъ-ша—3,885, Синь-янъ—2,454, Хань-чжунъ—1,090), 559 пикулей кардамона на 23 на 127,796 ланъ, стекла 1,827 пикулей на 32,887 ланъ, спичекъ на 28,185 ланъ

[1]) Въ томъ числѣ T. Cloths 227,016 куск. на 256,528 ланъ, бархату 8,160 куск. на 60,380 л ланы, парчи 4,427 кусковъ.

[2]) Въ томъ числѣ люстрина 30,034 куска на 90,102 ланы, 25,856 кусковъ, камлоты на 3 209,856 ланъ, 8919 Spanish Stripes на 98,109 ланъ.

[3]) Въ томъ числѣ 15.176,[illegible] пикулей свинца на 63,742 ланъ, 1,112,[illegible] пикуля ртути на 51,029 .

Ханькоу по транзитнымъ свидѣтельствамъ внутрь страны въ 1879 г.

Металловъ пикулей.	Сандалъ и сапана пикулей.	Морской капусты пикулей.	Трипанговъ пикулей.	Стекла ящиковъ.	Перцу пикулей.	Каракатицы пикулей.	Всего на сумму въ Ханькоуск. ланахъ.
1,778	—	1,966	—	—	10	—	12,993
—	3,692	1,649	76	37	637	40	129,170
—	—	18	1	—	—	—	3,840
—	269	1,492	1	264	183	22	13,555
—	8	238	—	—	—	—	764
—	—	—	—	—	—	—	1,142
—	—	—	—	—	—	—	507
9,024	4,382	18,387	455	11,118	2,927	481	579,458
3,611	102	705	—	—	50	—	22,318
75	322	3,921	5	76	465	68	74,604
127	635	5,409	4	249	1,112	10	135,085
—	3,091	3,328	—	45	1,206	49	344,148
—	41	1,558	—	—	2	—	8,535
565	—	380	—	—	—	—	19,706
—	—	—	—	—	—	—	3,096
—	105	1,145	2	115	57	9	89,502
—	—	163	—	—	8	—	1,360
—	—	—	—	—	—	—	53
—	—	—	—	—	—	—	1,367
—	—	—	—	—	—	—	53
7	4,937	1,524	3	—	520	2	70,189
—	—	—	—	—	—	—	51
—	—	—	—	—	—	—	53
—	—	—	4	—	—	—	1,538
1,252	4,529	37,528	678	24	5,014	3,264	2.431,912
132	272	6,437	12	—	560	53	32,650
—	—	—	—	—	—	—	396
—	—	—	—	—	—	—	20
—	—	64	—	—	—	—	177
—	—	444	—	—	14	2	57,957
—	8	111	—	—	42	—	3,749
—	—	—	—	—	—	—	309
—	—	16	—	—	—	—	44
3	334	127	—	—	39	—	32,433
—	7,130	1,289	4,35	—	1,068	15	117,664
—	17	—	—	—	—	17	2,792
—	—	—	—	—	—	—	3,136
—	3,104	579	6,23	—	135	256	211,214
—	111	—	—	—	48	—	9,283
—	—	80	—	—	—	—	220
—	—	224	—	—	2	15	3,854
—	—	54	—	—	—	6	392
—	—	75	—	—	—	—	74,346
*)							
16,574	33,785	91,272	1,252	13,988	14,489	4,318	
116,104	148,871	251,910	28,806	38,998	144,888	53,543	4.793,420

ъ на 123,354 ланъ, 11,307 пикулей сахара на 67,053 ланъ (Сянъ-янъ 1,994 пик., на 24,833 ланъ, 329 пик. трепанговъ на 27,324 ланъ, жиншеня 286 пикулей

куск. на 33,950 ланъ, парусины 23.368 куск. на 77,114 ланъ, нанки 2,906 куск. на 10,294 конъ на 289,960 ланъ, 20,053 куска, ластика на 120,318 ланъ, 37,812 куск. Long-Ells на

Образъ жизни русскихъ въ Ханькоу совершенно англійскій: то же расположеніе дня и занятій, тѣ же развлеченія. Жизнь здѣсь русскихъ доказываетъ, что грязь и распущенность вовсе не sine qua non купеческаго существованія. Англійскій примѣръ дѣйствуетъ весьма благодѣтельно. Русскіе устроили здѣсь даже маленькую русскую типографію. Работаютъ въ ней китайцы. Типографія эта печатаетъ только торговые отчеты, потому что изъ-за пробы чаевъ русскимъ резидентамъ, конечно, не до литературы. Послѣднею, впрочемъ, не очень интересуется и европейская колонія. Даже въ англо-китайскихъ таможенныхъ учрежденіяхъ служатъ теперь русскіе, но какъ комфортабельно ни стараются устроиться наши соотечественники, они неохотно остаются долѣе извѣстнаго срока въ Китаѣ. Причина этому — страшно жаркій климатъ, къ которому невозможно, говорятъ, привыкнуть сѣверному уроженцу. И на англичанъ этотъ климатъ дѣйствуетъ также угнетающимъ образомъ, почему богатѣйшіе изъ нихъ не живутъ круглый годъ въ Ханькоу, предпочитая пріѣзжать лишь на два мѣсяца къ чайному сезону заработывать деньги. Затѣмъ мѣсяца три уходятъ у нихъ на морской переѣздъ взадъ и впередъ, а семь мѣсяцевъ они спокойно могутъ жить въ Европѣ. Къ съѣзду англичанъ городокъ оживляется, начинаются разные виды спорта, держатся пари и т. п.

До 1874 года русскіе жили совершенно отдѣльно отъ англичанъ, и лишь двое-трое изъ представителей фирмъ были членами англійскаго клуба, но съ 1874 года всѣ русскіе резиденты начали вступать въ члены клуба и покупать его акціи. Въ концѣ 1875 года, на одномъ изъ собраній было предложено выписывать для русскихъ нѣсколько газетъ изъ Россіи, акціонеры весьма охотно согласились, и съ 1876 года постоянно выписываются въ клубѣ русскіе газеты и журналы, а затѣмъ было предложено къ существующей громадной англійской библіотекѣ присовокупить русскую, для чего ежегодно отчислять изъ прибылей клуба отъ 25 до 50 фунтовъ стерлинговъ на покупку русскихъ книгъ, а на первый разъ ассигновать для обзаведенія библіотеки отъ 70 до 100 фун. ст. Предложеніе это было принято всѣми акціонерами сочувственно. Почти треть англійскаго клуба, со всей обстановкой, принадлежитъ теперь русскимъ, а постоянныхъ членовъ въ немъ на половину русскихъ, другая половина состоитъ изъ англичанъ, французовъ, нѣмцевъ, португальцевъ и американцевъ.

Въ заключеніе нелишнее сообщить о положеніи дѣла по постройкѣ православнаго храма въ Ханькоу, задуманнаго еще въ 1871 году, которое до сихъ поръ однако не привело ни къ какому результату. Московскіе негоціанты подали примѣръ къ пожертвованію. Въ разное время собрано съ 1871 по 1877 годъ 23,789 руб. 30 к., кромѣ того въ Китаѣ собрано 18,269 р. 85 к., а всего 42,050 руб. Но суммы этой недостаточно ни на постройку храма, ни на постоянное содержаніе причта.

Русская торговля въ Ханькоу производилась въ 1876 году пятью торговыми домами подъ фирмами: «Хаминовъ, Родіоновъ и К°.», «Токмаковъ, Шевелевъ и К°.», «Пятковъ, Молчановъ и К°.», «Черепановъ и Марьинъ». Въ 1876 году къ нимъ прибавился домъ «А. Л. Родіонова и К°.». Въ 1878 году фирма «Хаминовъ, Родіоновъ и К°.» прекратила свою дѣятельность, но вмѣсто нея учредилась фирма «П. А. Пономаревъ и К°.», которая была преемницей и ликвидировала дѣла «Хаминова, Родіонова и К°.». Въ 1879 году домъ «Черепановъ и Марьинъ», потерпѣвъ убытки, ликвидировалъ свои дѣла. Такимъ образомъ нынѣ остается четыре дома. Съ 1 января 1883 года Шевелевъ вышелъ изъ дома «Токмакова и К°.» и фирма эта получила теперь названіе «Токмаковъ, Молотковъ и К°.».

Забирая ввозную торговлю въ свои руки, китайцы липаютъ европейскіе дома прежде бывшихъ заработковъ, вслѣдствіе чего Ханькоу подобно Чжэнъ-цзяну и Цзю-цзяну потерялъ бы свое значеніе, еслибы не русскіе, прочно устроившіеся здѣсь со своими чайными фабриками. Несомнѣнно, что чайный рынокъ перешелъ бы изъ Ханькоу въ Шанхай, еслибы русскіе при выдѣлкѣ кирпичныхъ чаевъ не закупали большаго количества и байховыхъ; благодаря этому обстоятельству здѣшній чайный рынокъ не только остается въ прежнемъ видѣ, но даже увеличивается съ каждымъ годомъ, заставляя и англичанъ пріѣзжать въ Ханькоу за покупкой первосборныхъ чаевъ и держать свои конторы. Весь оборотъ русской торговли въ Ханькоу былъ:

Годъ.	На сумму лан.	Годъ.	На сумму лан.
1867	886,750	1875	3.148,613
1868	1.057,412	1876	2.629,161
1869	1.961,641	1877	1.851,744
1870	1.333,936	1878	1.788,463
1871	1.535,069	1879	3.057,474
1872	2.951,059	1880	3.171,631
1873	3.227,657	1881	2.929,888
1874	нѣтъ свѣдѣн.		

Оборотъ этотъ состоялъ по вывозу изъ купленнаго, приготовленнаго и вывезеннаго байховаго и кирпичнаго чая, ибо въ Россію изъ Ханькоу ничего кромѣ чая не вывозится, хотя могли бы вывозиться чернильные орѣшки и др. товары. По ввозу значились до 1878 года мануфактурные товары. Кромѣ нихъ въ Ханькоу для русскихъ привозятъ въ незначительномъ количествѣ табакъ и папиросы изъ Иркутска, водку изъ завода Бутина въ Забайкальской области и т. п. предметы.

Ввозъ русскихъ мануфактурныхъ произведеній на ханькоускій рынокъ, начавшійся въ шестидесятыхъ годахъ и достигавшій въ эти годы значительныхъ размѣровъ, сталъ постепенно уменьшаться въ семидесятыхъ и совершенно прекратился съ 1877 года, такъ что до прошлаго 1882 г., когда Т. Е. Морозовъ сдѣлалъ новую попытку, на рынокъ не поступило ни вершка русскихъ мануфактурныхъ товаровъ. Главнѣйшія изъ причинъ, содѣйствовавшихъ упадку нашей ввозной торговли, какъ мы уже говорили, были: дороговизна приготовленія товаровъ въ Россіи сравнительно съ другими странами, неумѣнье приноровиться къ требованіямъ покупателей и, наконецъ, плохое знакомство съ китайскими рынками и апатичное отношеніе къ нимъ нашихъ фабрикантовъ. Здѣшнія русскія коммисіонныя фирмы отнеслись къ ввозной торговлѣ также довольно холодно и предпочитаютъ заниматься чайной торговлей, которая приноситъ имъ большіе барыши и можетъ значительно расширяться. Между тѣмъ мануфактурныя произведенія, которыми въ большомъ количествѣ снабжаютъ Китай иностранцы, могли бы, по словамъ одного изъ лучшихъ знатоковъ торговли въ Ханькоу, бывшаго русскаго вице-консула, коммерц. совѣтника Н. А. Иванова, быть безъ особеннаго труда приготовляемы въ Россіи и дерзнуть конкуррировать. Въ то время какъ падала русская ввозная торговля въ портахъ Ханькоу, торговля другихъ иностранцевъ, преимущественно англичанъ и американцевъ, овладѣвала совершенно ханькоускимъ рынкомъ, и изъ него, какъ главнаго базиса, разсылала свои товары на другіе новооткрывшіеся рынки, проникая все далѣе и далѣе до отдаленнѣйшихъ провинцій Китая.

По консульскимъ отчетамъ шерстяныхъ русскихъ товаровъ было продано въ Ханькоу:

Годъ.	Полови-нокъ.	На сумму ланъ.	Годъ.	Полови-нокъ.	На сумму ланъ.
1867	4,162	141,500	1873	1,731	41,034
1868	5,780	202,300	1874	1,199	32,342
1869	5,290	191,662	1875	1,191	27,603
1870	5,613	128,773	1876	968	7,982
1871	4,437	91,493	1877	249	—
1872	2,812	57,256	1878	100	1,677

Послѣдняя партія тюляевскаго драдедама была продана по 46 фынъ за аршинъ. Товаръ этотъ поступилъ на китайскіе рынки въ 1872 году, а проданъ только въ 1878 г., причемъ взятая за него цѣна была крайне низка, что̀ продавецъ вынужденъ былъ сдѣлать въ виду того, чтобы драдедамъ не сгнилъ окончательно.

Относительно торговли байховыми чаями въ Ханькоу наиболѣе важными явленіями можно считать видоизмѣненіе способа пріобрѣтенія русскими чаевъ и затѣмъ привлеченіе русскаго торговаго флота къ участію въ перевозкѣ ханькоускихъ чаевъ въ Россію. Мы уже говорили, какимъ образомъ и по какимъ причинамъ, устроившись первоначально «въ горахъ», русскіе комисіонеры постепенно нашли выгоднѣе пріобрѣтать подобно англичанамъ и американцамъ необходимые имъ байховые чаи на рынкѣ въ Ханькоу. Собственное заготовленіе чаевъ русскими постепенно падало. Именно было приготовлено на русскихъ фабрикахъ байховыхъ чаевъ:

Годъ.	Мѣстъ.
1871	15,648
1872	15,367
1873	16,036
1874	свѣд. нѣтъ
1875	4,655
1876	2,150
1877	1,899
1878	1,112

Съ 1879 года русская выдѣлка байховыхъ чаевъ совершенно прекратилась.

Относительно перевозки чаевъ на русскихъ судахъ первую попытку сдѣлало Русское общество пароходства и торговли. По иниціативѣ его энергическаго и просвѣщеннаго директора—распорядителя Н. М. Чихачева еще въ 1869 г. былъ посланъ въ Китай для изученія торговли Е. И. Барановскій, а Н. А. Ивановъ назначенъ агентомъ общества въ Ханькоу. Впослѣдствіи это званіе перешло къ г. Гирчичу. Первый русскій паро-

ходъ «Чихачевъ» прибылъ въ Ханькоу въ маѣ 1871 года; на слѣдующій годъ, отправившись вновь за чаями перваго сбора, онъ не въ состояніи былъ взять всѣхъ приготовленныхъ чаевъ и пришлось для остальнаго количества зафрахтовать въ Одессу англійскій пароходъ, а часть отправить съ перегрузкою въ Портъ-Саидѣ. Наоборотъ, пароходъ общества «Россія», пришедшій за чаемъ 2-го и 3-го сбора, не нашелъ достаточно груза, что произошло отъ дурнаго сбора чая въ 1872 году. Русское общество пароходства и торговли продолжало свои операціи до восточной войны, послѣ которой уступило временно мѣсто Добровольному флоту, прославшему свой первый пароходъ въ Ханькоу въ 1880 году.

Всего было вывезено изъ Ханькоу русскими домами байховыхъ чаевъ:

Годъ.	Пикулей.	На сумму ланъ.
1868	19,097	430,330
1869	60,534	1.274,831
1870	37,459	858,354
1871	40,629	985,139
1872	70,769	2.084,397
1873	79,588	2.313,940
1874	свѣдѣній нѣтъ.	
1875	59,691	2.154,566
1876	59,746	2.028,963
1877	53,703	1.264,182
1878	58,745	1.459,456
1879	98,075	2.289,470
1880	192,033	2.489,913
1881	171,680	2.172,409

Въ томъ числѣ моремъ въ Европу:

Годъ.	Мѣстъ.	Пикулей.	Фунтовъ.	На сумму ланъ.
1875	91,103	29,567	4.375,928	1.168,667
1876	57,329	18,097	2.678,601	725,958
1877	37,347	13,052	1.931,761	440,332
1878	25,685	8,033	1.188,884	242,256
1879	42,189	13,363	1.977,724	386,182
1880	94,592	38,753	5.739,557	1.027,105
1881	80,718	34,228	5.113,826	872,825

Черезъ Тянь-цзинъ въ Кяхту:

Годъ.	Мѣстъ.	Пикулей.	Фунтовъ.	Ланъ.
1875	43,717	28,896	4.276,638	954,079
1876	61,898	39,652	4.868,516	1.239,809
1877	66,268	44,012	6.513,768	986,092
1878	66,814	43,725	6.471,180	982,256
1879	121,435	81,542	12.068,216	1.840,108
1880	88,124	61,557	9.116,986	1.357,129
1881	80,115	55,074	8.156,827	1.217,197

Черезъ Шанхай въ Николаевскъ на Амурѣ:

Годъ.	Мѣстъ.	Пикулей.	Фунтовъ.	Ланъ.
1875	2,066	1,228	184,200	31,820
1876	4,165	1,995	295,276	63,196
1877	3,313	1,681	248,815	33,032
1878	3,949	1,922	284,456	38,245
1879	5,007	2,196	329,008	45,190
1880	9,035	5,537	820,128	105,574
1881	10,204	4,714	698,100	80,408

Кромѣ того ничтожное количество въ Владивостокъ и Гонъ-Конгъ. Подробности вывоза за послѣдніе годы видны изъ нижеслѣдующей таблицы Б.

Ходъ торговли съ байховыми чаями въ сезоны послѣднихъ лѣтъ видны изъ слѣдующихъ свѣдѣній. Цѣны на байховые чаи въ 1875 г. были безобразно дороги до 62½ ланъ за 100 гиновъ,— за нѣкоторые сорта продажа ихъ въ Лондонѣ и Москвѣ дала убытокъ. Причина повышенія заключалась въ томъ, что на высокіе чаи въ 1874 г. владѣльцы получили значительные барыши; разсчитывая и впредь на таковые, они не ограничивали цѣнъ. Однимъ изъ набивателей цѣнъ былъ агентъ дома Кнопа, имѣвшій крупный заказъ преимущественно отъ мелкихъ московскихъ чаеторговцевъ. Стараясь удовлетворить ихъ сполна, онъ мало обращалъ вниманія на цѣны и переплачивалъ дороже прочихъ.

Въ сезонъ 1876 г. образцы чаевъ поступили на рынокъ 27 апрѣля, а рынокъ открылся 29-го покупкою однимъ англійскимъ домомъ двухъ партій чая изъ провинціи Ницзясы по 24½ лана. Затѣмъ начались общія покупки чаевъ другихъ провинцій цѣнами, подходящими къ сезону 1875 года, а именно: ницзясы и янлоусы отъ 24¼ до 27 ланъ; янлоудунскіе отъ 29½ до 33 л.; чуньянскіе отъ 31½ до 37 ланъ; линьчжеускіе лучшіе отъ 54 до 59½ л., подходящіе къ нимъ отъ 48 до 53 л. и хорошіе отъ 40 до 46 ланъ; онфа отъ 30½ до 37 л.; сянтамскіе отъ 18 до 25 л.; чаншаугайскіе отъ 33 до 37 ланъ. Достоинство чаевъ нѣкоторыхъ провинцій было хуже предшествовавшаго сезона, но въ общемъ оно нисколько ему не уступало.

Чаи втораго сбора начали поступать на рынокъ въ 10-хъ числахъ іюня, качество ихъ было лучше 1875 года, покупки производились быстро и въ большихъ размѣрахъ. Часть чаевъ покупалась китайцами на спекуляцію; они перепродавали ихъ въ

Б. ТАБЛИЦА отправокъ русскими ф

	Въ 1875 году.			Въ 1876 году.			Въ 1877 го.	
	Число мѣстъ.	Вѣсъ русск. фунт.	Цѣнность кред. руб.	Число мѣстъ.	Вѣсъ русск. фунт.	Цѣнность кредитн. руб.	Число мѣстъ.	Вѣсъ русск. фунт.
Моремъ черезъ Одессу (съ расходами въ Ханькоу).								
1 сбора	77,141	3.527,451	2.176,521	51,034	23.745,334	1.422,669	—	—
2 »				2,192	109,654	39,917	—	—
3 »				—	—	—	—	—
	77,141	3.527,451	2.176,521	53,226	2,424,188	1.462,586	—	—
Моремъ черезъ Лондонъ (idem).								
1 сбора, ...	13,962	858,477	394,547	2,125	93,324	48,314	31,304	1,758,136
2 »				400	25,632	9,095	1,635	89,270
3 »				1,578	135,457	40,812	1,408	84.355
	13,962	858,477	394,547	4,103	254,413	98,221	37,347	1.931,761
Черезъ Тянъ-цзинъ въ Кяхту (съ расходами до Тянъ-цзина).								
1 сбора	43,717	4.276,638	2.098,974	40,584	3.937,031	2.082,633	32,603	3.159,165
2 »				7,876	729,722	259,076	21,677	2.177,344
3 »				12,935	1.201,762	325,881	11,888	1.177,257
Зеленыхъ	—	—	—	—	—	—	—	—
	43,717	4.276,638	2.098,974	61,898	5.868,515	2.667,590	66,268	6.513,766
Черезъ Шанхай на Амуръ (съ расходами до Шанхая).								
1 сбора	2,066	181,825	70,004	2,818	188,302	103,964	3,313	248,815
2 »				218	14,421	4,238	—	—
3 »				1,039	92,553	27,670	—	—
	2,066	181,825	70,004	4,165	295,276	135,872	3,313	248,815
Черезъ Гонъ-Конгъ до Николаевска на Амурѣ (съ расходами до Гонъ-Конга).								
1 сбора	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—
Черезъ Шанхай въ Владивостокъ и Камчатку.								
1 сбора	—	—	—	—	—	—	—	—
Всего .	136,886	8.834,391 или 59,691 пикулей.	4.740,046 или 215,566 ланъ	123,392	8.842,392 или 59,746 пикулей.	4.362,271 или 2.028,963 ланъ.	106,928	8.694,344 или 58,745 пикулей.
Кромѣ того было отправлено русскими купцами: въ Лондонъ. . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Въ Шанхай.	—	—	—	—	—	—	—	—

ваго чая въ Россію изъ Ханькоу.

ъ 1878 году.		Въ 1879 году.			Въ 1880 году.			Въ 1881 году.		
Вѣсъ русск. фунт.	Цѣнность предит. бил.	Число мѣстъ.	Вѣсъ пикулей.	Цѣнность ланъ.	Число мѣстъ.	Вѣсъ русск. фунт.	Цѣнность ланъ.	Число мѣстъ.	Вѣсъ русск. фунт.	Цѣнность ланъ.
—	—	—	—	—						
—	—	—	—	—	64,802	4.039,145	764,051	68,014	4.194,677	759,088
—	—	—	—	—						
—	—	—	—	—	64,802	4.039,145	764,051	68,014	4.194,677	759,088
866,244	591,663	38,017	11,509	353,354						
218,004	97,506	1,625	761	15,433	23,524	1.272,532	207,823	8,000	367,156	58,495
104,636	38,496	2,447	1,093	17,304						
1.188,884	727,538	42,189	13,363	386,182	23,524	1.272,532	207,823	8,000	367,156	58,495
1.955.228	1.071,168	65,418	43,099	1.184,625						
2.436,080	1.113,000	33,467	22,903	413,448	88,124	9.116,986	1.357,129	80,115	8.156,827	1.217,197
2.679.992	762,600	22,550	15,540	242,035						
—	—	—	—	—	2,311	239,636	31,425	2,430	252,226	32,425
6.471,300	2.946,768	121,435	81,541	1.840,108	90,435	9.356,622	1.388,554	82,545	8.409,053	1.249,622
228,956	95,112	1,949	1,032	25,413						
55,500	19,623	1,750	814	14,608	9,035	820,128	105,574	10,204	698,100	80,408
—	—	750	350	5,169						
284,456	114,735	5,007	2,196	45,190	9,035	820,128	105,574	10,204	698,100	80,408
—	—	1,838	948	17,297	—	—	—	—	—	—
—	—	1,838	948	17,297	—	—	—	—	—	—
3,404	3,405	66	25	694	12	283	105	816	13,033	1,846
7.948,044 или 53,703 пикулей.	3.792,546 или 1.264,182 ланъ.	170,535	98,075	2.289,470	187,808	15.488,710	2.466,107	169,879	13.682,289	2.149,459
—	—	—	—	—	6,266	427,880	55,231	—	551,933	55,242
—	—	—	—	—	—	—	—	27	133	133

Шанхаѣ съ барышомъ отъ 1 до 3 ланъ на пикуль, но, узнавъ о такой пользѣ, сами чаевладѣльцы стали отправлять туда чаи за свой счетъ. Цѣны на чай втораго сбора были хорошіе, отъ 23 до 24½ л.; подходящіе къ нимъ отъ 21½ до 22½ л.; средніе отъ 19 до 21 л.; низкіе отъ 15½ до 17 л. Самыхъ низкихъ сянтамскихъ на рынкѣ было мало, и они были почти безъ спроса.

Третьесборные чаи поступили на рынокъ въ срединѣ іюля, покупки начались отъ 18½ до 21½ л. за пикуль, достоинства оказались лучше сезона 1875 года. Но случившійся кризисъ на серебро, вслѣдствіе натянутыхъ отношеній между Китаемъ и Англіей, и значительный подвозъ изъ горъ чаевъ сильно повліяли на пониженіе цѣнъ, такъ что сянтамскіе чаи даже за 8 ланъ не находили покупателей, и чаевладѣльцы вынуждены были послать свои чаи въ Шанхай, но и тамъ они потерпѣли полное фіаско.

На большое сокращеніе заказовъ чая въ 1877 года изъ Россіи вліяла сильно война съ Турціей, во время которой низкіе курсы изъ Россіи на Лондонъ не дозволяли дѣлать прямыхъ заказовъ, и русскіе чаеторговцы покупали понемногу чаи въ Лондонѣ. Съ упадкомъ вексельныхъ курсовъ требованіе у насъ на высокіе сорта чаевъ прекратилось, и для Россіи большею частію пріобрѣтали средніе и низшіе сорта; вслѣдствіе этого владѣльцы лучшихъ партій чаевъ, купленныхъ въ Ханькоу, потерпѣли значительные убытки. Когда получились въ Россіи свѣдѣнія о существовавшихъ дешевыхъ цѣнахъ, то нѣкоторые торговцы сдѣлали заказы по телеграфу, но было уже поздно, такъ какъ всѣ чаи съ ханькоускаго рынка были взяты большею частью для Англіи, и въ небольшомъ количествѣ для Сибири, гдѣ и были проданы съ выгодою.

Первые образцы чаевъ начали поступать въ 1877 году на рынокъ 5 (17 мая), а на слѣдующій день были сдѣланы покупки линьчжоускаго чая агентомъ одного нѣмецкаго дома по 44 лана; затѣмъ явилось много послѣдователей съ постепеннымъ возвышеніемъ цѣнъ, которыя дошли за лучшія партіи до 48 ланъ. Цѣны эти были значительно ниже противъ 1876 года. Послѣ первой покупки линьчжоускихъ, чаи другихъ провинцій начали покупать всѣ коммисіонеры и платили: за аньхуаскіе отъ 30 до 35 ланъ, чиншоугайскіе отъ 28 до 29, янлоудунскіе отъ 2[illegible] до 30, хунаньскіе, разныхъ мѣстностей, отъ 23 до 24, сянтамскіе отъ 16½ до 20 ланъ. За вторыя и третьи партіи перво[illegible]

сборныхъ чаевъ цѣны существовали за: линьчжоускіе отъ 26 до 31 ланъ, чаншаугайскіе отъ 16 до 22, янлоудунскіе отъ 15½ до 19, чуньянскіе отъ 18 до 23, аньхуаскіе, отличавшіеся своеобразнымъ характеромъ и добротою, отъ 23 до 27, пингайскіе отъ 14 до 16 ланъ, сянтамскіе, смѣшанные съ аньхуаскимъ, отъ 10 до 16½, и самые низкіе сянтамскіе отъ 8 до 9 ланъ.

Отъ такихъ цѣнъ чаевладѣльцы брали значительные убытки, и большая часть чаепроизводителей раззорилась, объявивъ несостоятельности на крупныя суммы. По общему мнѣнію, урожай первосборныхъ чаевъ сезона 1877 года былъ самый плохой изъ всѣхъ предшествовавшихъ лѣтъ. Принимая же въ разсчетъ доброту, цѣны на чаи можно считать ниже противу 1876 года лишь отъ 1 до 2 ланъ на средніе, отъ 2 до 3 на хорошіе, и отъ 3 до 6 ланъ на лучшіе.

Втораго сбора чаи поступили 7 (19) іюня, первыми янлоудунскіе, за ними вонкайскіе и нищзясы. Первоначально дѣятельность по покупкамъ была не особенно оживленна; янлоудунскіе покупали отъ 14½ до 17½ ланъ. Семь, восемь дней спустя появились чуньянскіе чаи, которые покупали отъ 16 до 19 ланъ; чуншаугайскіе, появившіеся на рынокъ 20 (7) іюня, болѣе отличались своимъ качествомъ предъ предшествовавшими, а потому и вызвали оживленныя покупки отъ 18 до 19½ ланъ. Вслѣдствіе этого и на другіе сорта цѣны второсборнымъ чаямъ возвысились отъ 1 до 2 ланъ и чаевладѣльцы при продажѣ ничего почти ни теряли, а на нѣкоторые сорта даже брали небольшую пользу, отъ 1 до 2 ланъ.

Достоинство второсборныхъ чаевъ вообще было посредственное; случившіяся банкротства вслѣдствіе убыточной продажи первосборныхъ чаевъ поставили въ необходимость живущихъ въ горахъ китайцевъ задержать на время вторыя и третьи партіи второсборныхъ чаевъ спекуляторовъ, т. е. тѣхъ, которые покупаютъ въ горахъ и приготовляютъ на фабрикахъ чаи для ханькоускаго рынка; послѣдніе, уплативъ часть денегъ, выручили чай, но поздно, и продали частью на ханькоускомъ и частью на шанхайскомъ рынкѣ безъ прибыли.

Чаи третьяго сбора начали поступать на рынокъ въ половинѣ іюля; качество этихъ чаевъ было незавидное при сравненіи съ предшествовавшимъ сезономъ, но и цѣны платили небывало дешевыя, такъ что нѣсколько партій сянтамскихъ чаевъ было продано по 6½ ланъ. За лучшіе аньхуаскіе и тоуюнскіе

чаи платили лишь до 17½ ланъ, но когда въ концѣ сентября и въ началѣ октября получились по телеграфу заказы изъ Лондона на низкіе сорта чаевъ, тогда переплачивали, противу первоначальныхъ цѣнъ, отъ 1 до 3 ланъ, принимая, конечно, во вниманіе доброту продукта. На чаи, пріобрѣтенные дешевыми цѣнами, англичане брали значительную пользу въ Лондонѣ. Подвозъ чаевъ прекратился лишь въ ноябрѣ мѣсяцѣ.

Сезонъ въ 1878 году открылся 2 (14) мая. Первыя партіи были куплены изъ хохаускихъ мѣстностей, Цзяньсійской губерніи, цѣнами отъ 27 до 30 ланъ. Затѣмъ рынокъ какъ бы пріостановился, и самые высокіе чаи (линьчжоускіе) оставались безъ сдѣлокъ еще два дня, по причинѣ дорогихъ цѣнъ, требуемыхъ за нихъ первоначально. Первая партія изъ этихъ чаевъ взята съ рынка по 46 ланъ, послѣдующія покупки были отъ 25 до 49 ланъ. Упомянутыя цѣны, сравнительно съ сезономъ 1877 года, были дороже на два лана, но доброта чаевъ была значительно лучше многихъ предшествовавшихъ лѣтъ — исключая впрочемъ чаевъ аньхоуской провинціи, изъ которыхъ русскіе и китайцы приготовляютъ чай подъ фамиліей «поудзюконъ-цзи», заслужившій въ Россіи особенное вниманіе потребителей.

За хубэйскіе и хунаньскіе чаи, въ первыя двѣ недѣли съ открытія рынка, платили за янлоудунскіе отъ 24½ до 27 ланъ, одна партія этой провинціи Фубао взята однимъ русскимъ домомъ даже за 29 ланъ; ницзясы отъ 19 до 23 ланъ, лоянскіе отъ 18¾ до 30 ланъ, туньшанскіе отъ 25 до 34 ланъ, пинцзянъ отъ 22 до 27 ланъ, лайлинскіе отъ 18 до 23½ ланъ, сянтамскіе отъ 16 до 18 ланъ за 100 гиновъ. Въ слѣдующія затѣмъ двѣ недѣли вниманіе покупателей обращалось на чаи аньхуа, которые въ сезонъ 1878 года были значительно хуже предшествовавшихъ лѣтъ, вслѣдствіе неблагопріятной погоды, бывшей во время сбора. За нихъ платили отъ 27 до 34 ланъ, отчего владѣльцы терпѣли большіе убытки. Низкіе (сянтамскіе) чаи покупались въ это время отъ 11 до 12 ланъ. Передъ поступленіемъ на рынокъ второсборныхъ чаевъ, оставшіеся на рынкѣ первосборные чаи (вторыя и третьи партіи) имѣли слѣдующія цѣны: линьчжоускіе 19½ до 38 лана, хахоу — отъ 19 до 31 лана, хубэйскіе отъ 18 до 29½ лана, хунаньскіе, аньхуа отъ 15 до 30 ланъ и сяньтамъ, отъ 11 до 18 ланъ.

Второй сборъ появился на рынкѣ 9 (21) іюня.. Открывшіяся на него цѣны были выше прошлогоднихъ отъ четырехъ

до пяти ланъ въ пикулѣ. Чуньянскіе чаи покупались отъ $17^1/_2$ до 23 ланъ, янлоудунскіе отъ $18^3/_4$ до 22 ланъ, чаньшугайскіе отъ $21^1/_2$ до 27 ланъ 60 фынъ, ванкайскіе отъ 18 до $21^1/_2$ ланъ, туньшаньскіе отъ 22 до 27 ланъ и ницзясы отъ 15 до 20 ланъ. Такое твердое положеніе рынка продолжалось и въ слѣдующія двѣ недѣли, въ теченіе которыхъ сянтамскіе чаи покупались отъ $10^1/_2$ до $11^1/_2$ ланъ, дороже 1877 года на три лана; хубэйскіе отъ 13 л. 20 ф. до 24 ланъ, дороже прошлаго года на 4 и 5 ланъ, и линьчжоускіе отъ 18 до $26^1/_2$ ланъ, дороже минувшаго года на 5—6 ланъ. Въ послѣдующія же двѣ недѣли цѣны на хубэйскіе порядочные чаи приблизительно уравнялись съ сезономъ 1877 года.

Третій сборъ появился 9 (21) іюля. Первыя партіи хубэйскихъ чаевъ не встрѣтили особеннаго расположенія покупателей, и только одна изъ нихъ была куплена по 15 л. 25 ф., на 75 фынъ дороже прошлогодняго. Дальнѣйшія сдѣлки съ чаями третьяго сбора были большею частію съ хубэйскими, цѣнами отъ $12^3/_4$ до $15^1/_4$ ланъ; сянтамскіе покупались отъ 10 л. 15 ф. до 12 ланъ. Передъ закрытіемъ рынка, послѣдовавшимъ въ первыхъ числахъ октября, цѣны на низкіе чаи были отъ 8 л. 25 ф. до 11 л. 50 ф., но ихъ въ предложеніи было чрезвычайно мало. Въ общемъ выводѣ чаи въ сезонъ 1878 года были значительно дороже предшествовавшаго, особенно низкіе сорта. Причина тому уменьшеніе сбора чая, вслѣдствіе бывшей холодной зимы, попортившей въ странѣ много деревьевъ, почему сборъ чая и былъ менѣе прошлогодняго.

Покупки чаевъ русскими въ началѣ сезона были крайне ограничены: всѣми пятью русскими фирмами, въ первыя двѣ недѣли сезона, было пріобрѣтено лишь 16 партій среднихъ, хорошихъ и высокихъ чаевъ, англійскими-же фирмами въ это время было куплено 217 партій; въ теченіе послѣдовавшихъ затѣмъ двухъ недѣль русскіе купили 42 партіи чая, англичане-же 584. Причина ограниченности приказовъ, данныхъ изъ Россіи на покупку чаевъ здѣшнимъ коммисіонерамъ къ началу сезона, и затѣмъ убавленныхъ еще по телеграфу, лежала въ плохомъ состояніи нашихъ курсовъ на европейскихъ биржахъ. Кромѣ русскихъ, покупали чаи для Россіи, направляя ихъ въ Кяхту для мѣновой торговли, китайцы изъ Сансійской губерніи. Здѣшній рынокъ привлекаетъ ихъ съ 1877 года, причемъ въ сезонъ 1878 года сансійцы производили свои покупки въ болѣе широ-

кихъ размѣрахъ, чѣмъ 1877 году. До того они покупали чаи для Кяхты лишь на калганскомъ рынкѣ или выдѣлывали сами на фабрикахъ въ горахъ.

Вывозъ чаевъ въ Россію въ 1879 г. былъ гораздо болѣе за недостаткомъ вывоза въ предшествовавшіе два года. Въ сезонъ этотъ байховые чаи появились на рынкѣ 30 апрѣля, но иностранцы 27 апрѣля, во избѣжаніе излишняго повышенія и чтобы имѣть большой выборъ товара, согласились не приступать къ покупкѣ чаевъ въ Ханькоу и въ Цзю-цзянѣ ранѣе 7 мая, а равно и не грузить на пароходы ранѣе этого срока. Отъ этого, а равно отъ большаго количества чаевъ и худшаго ихъ достоинства, цѣны оказались ниже предыдущихъ лѣтъ. Лучшіе линь-чжоускіе (провинціи Цзянъ-си) съ самомъ началѣ продавались правда по одной цѣнѣ съ прошлогодними, но чаи чуньянскіе и янлоудунскіе (пров. Хубей) продавались на 2 лана дешевле, туньшаньскіе дешевле до 3 ланъ, а лилиньскіе и сянтамскіе— отъ 4 до 5 ланъ дешевле. Только чаи аньхуй оказались лучше прошлогднихъ и продавались въ началѣ сезона отъ 20 до 36 ланъ.

Предъ поступленіемъ на рынокъ втораго сбора разница въ цѣнахъ оказалась еще рѣзче и послѣднія партіи линь-чжоускихъ чаевъ продавались по 12—27 ланъ, противъ 19—38 ланъ въ 1878 г. Лучшія партіи покупались русскими или иностранцами для Россіи. Для Англіи покупались дешевыя партіи и въ меньшемъ противъ 1878 г. количествѣ. Достоинство втораго сбора оказалось гораздо ниже прошлогодняго отъ повсемѣстной ненастной погоды при сборѣ листа. Цѣны на нинь-чжоускіе чаи были отъ 18—25 л. противъ 22—26 ланъ въ прошломъ году, чуньянскіе продавались отъ 14 до 17 ланъ противъ 17—23 ланъ, аньхуа — отъ 11 — 22 ланъ противъ 17 — 26 ланъ. Чаи 3-го сбора появились на рынкѣ около 15 іюля и продавались въ началѣ отъ 10—13 противъ 12 ланъ 75 фынъ— 15 ланъ 50 фынъ въ 1878 году.

Въ сезонъ 1880 года чаи запоздали по случаю холодной погоды. По словамъ китайскихъ купцовъ, ожидалось чаевъ менѣе оттого, что листъ былъ поврежденъ червемъ. Первые образцы красныхъ чаевъ поступили на рынокъ (1) 13 мая, преимущественно изъ Линь-чжоуской провинціи; въ этотъ день представлено было 9 образцовъ, но покупокъ не состоялось; въ то же время были получены извѣстія изъ Цзю-цзяна, что тамъ

уже начались покупки линь-чжоускихъ чаевъ, цѣнами отъ 36—42 ланъ. Ханькоускій же рынокъ былъ открытъ (3) 15 мая; до этого времени было въ предложеніи 34 партіи, а 15-го взята была однимъ англійскимъ домомъ, но для Россіи, первая партія по 44 лана; качество этого чая было не очень хорошее. Затѣмъ, въ тотъ же день, всѣ лучшія партіи были куплены русскими и англичанами отъ 47—52 ланъ за пикуль. Хубэйскіе и хунаньскіе чаи поступили на рынокъ 16 числа; было представлено 27 образцовъ и тогда же начаты покупки оныхъ; съ тѣхъ поръ дѣла пошли съ оживленіемъ при достаточно хорошемъ выборѣ, но особенно выдающихся по своему достоинству изъ лучшихъ линь-чжоускихъ чаевъ было немного. Вообще же качество чая сезона можно назвать только посредственнымъ.

Количество партій было менѣе чѣмъ въ прошлый сезонъ, но зато партіи состояли изъ большаго числа полуящиковъ. Цѣны выше прошлогоднихъ, а именно: линь-чжоу $28^1/_4$—52 ланъ, аньхоу $26^1/_2$—$32^1/_2$ л., янлоудунъ $23^1/_3$—18 л., туньшань $25^1/_4$—$30^1/_4$ л., лилинъ $19^1/_4$—$22^1/_3$ л., чуньянъ 25—$28^1/_5$ л., ванкой 20—$24^1/_2$ л., сянтамъ $15^1/_2$—16 л., ницзясы $20^1/_4$—$21^1/_4$ л., т. е. цѣны въ общей сложности дороже противъ минувшаго сезона отъ 8% до 20%, но не лишне будетъ добавить, что въ минувшій сезонъ китайцы продавали съ большими убытками; тогда какъ въ 1880 г. на нѣкоторыя партіи брали пользы отъ 3 до 8 ланъ на 100 гиновъ. Прошлогоднее убыточное настроеніе рынка весьма многихъ раззорило, что и дало возможность людямъ состоятельнымъ пріобрѣтать матеріалъ отъ плантаторовъ значительно дешевле прошлогодняго и возвратить понесенные ранѣе убытки.

Низшіе сорта сянтамскимъ чаевъ были въ большомъ требованіи для Англіи и для Америки, такъ что немедленно по поступленіи на рынокъ ихъ охотно покупали по цѣнѣ отъ $10^1/_2$—11 ланъ за 100 гиновъ. Впрочемъ, если вѣрить китайцамъ, они и при такихъ цѣнахъ едва выручали свои деньги, тогда какъ въ сезонъ 1879 г., продавая этотъ чай по цѣнѣ отъ $9^1/_4$—10 ланъ, чаевладѣльцы все-таки получали кое-какую пользу.

Второсборные чаи начали поступать на рынокъ съ 17 мая. Цѣны были не дороги и подходили къ прошлогоднимъ и гораздо дешевле, чѣмъ въ 1879 году, за исключеніемъ аньхоу. Несмотря однако же, на сравнительную дешевизну, иностранцы производили покупки очень тихо, по среднимъ цѣнамъ отъ $12^1/_4$ до

20 1/3 ланъ, почему многіе чаевладѣльцы предпочитали отправлять чай на свой счетъ въ Шанхай. Рынокъ поддерживался китайскими торговцами, покупавшими чай для спекуляціи, для отправки также въ Шанхай, гдѣ, какъ говорятъ, они получали порядочную пользу, по крайней мѣрѣ отъ нѣкоторыхъ партій. Трудно, впрочемъ, объяснить, почему цѣны на чаи въ Шанхаѣ стояли значительно выше ханькоускихъ.

Значительныя китайскія чайныя фирмы увѣряютъ, что отъ второсборныхъ чаевъ они получили убытку даже до 3 ланъ на иные сорта и потому прекратили выдѣлку чаевъ въ странѣ на собственныхъ фабрикахъ, предоставляя это занятіе мелкимъ мѣстнымъ фабрикантамъ. Цѣны на купленные въ концѣ іюля чаи стояли слѣдующія: хубейскіе 10 1/4—12 3/4 л., хунаньскіе 10 л. 10 ф.—11 л., аньхоускіе 12 3/4—13 л., сянтамскіе 9—9 3/4 л. Къ началу октября результаты сезоновъ уже обозначились. Цѣна на послѣдне-привезенные сянтамскіе чаи почти та же, что и въ 1879 году: отъ 9 л. 30 ф. до 10 л. 10 ф., но нѣсколько дешевле чѣмъ въ 1878 году. Въ среднемъ выводѣ за весь сезонъ цѣны оказались почти тѣ же, что и въ 1879 году за соотвѣтствующее время, но нѣсколько дешевле цѣнъ 1878 года.

Изъ русскихъ чаевъ около половины были куплены домомъ Молчанова Пяткова и К°.

Въ сезонъ 1881 года покупки чая для Россіи были менѣе прошлогодняго. 4-го (16) мая было продано 20 образцовъ и въ тотъ же самый день рынокъ открытъ былъ англійскими домами, заплатившими за линчжоускіе чаи хорошаго сорта отъ 31 до 37 ланъ, за килунскіе 35 ланъ и за туньшанскіе 25 л. 25 ф. Въ качествѣ чаи уступали прошлогоднимъ, за исключеніемъ онфа, но по цѣнѣ были нисколько не ниже, именно платили за линь-чжоускіе 23 л. 50 ф. до 52 л., кокеускіе 16 л. 50 ф. до 20 л., вупакскіе 16 л. 25 ф. до 29 л., хунаньскіе 15 л. 25 ф. до 29 л., ванкайскіе 25 л. 50 ф. до 38 л., сянтамскіе 12 л. Съ 12 мая по 7 іюня цѣны на хорошіе и средніе сорта чаевъ стояли твердо; на низкіе же замѣтно было нѣкоторое пониженіе; вообще же цѣны на послѣдніе первосборные чаи стояли за пикуль: линь-чжоускіе отъ 10 л. до 23 л., кокеускіе 8 ланъ 75 ф. до 16 л., вупакскіе отъ 10 л. 25 ф. до 17 ланъ 25 ф., хунаньскіе 10 л. 25 ф. до 14 л., онфа 13 л. 50 ф. до 23 л.,

сянтамскіе, значительно низшіе по достоинству противъ 1870 года, 9 л. 50 ф. до 9 л. 60 ф.

Второсборные чаи появились на рынкѣ въ концѣ іюня, доброта ихъ была нѣсколько лучше прошлогоднихъ, а цѣны были вначалѣ прошлогоднія, но покупки шли медленно, такъ что чаевладѣльцы по большей части отправляли свои чаи въ Шанхай. За второсборные чаи платили: янлоудунскіе 12 л. 40 ф. до 14 л. 50 ф., чиншоукайскіе 14 л. 75 ф. до 16 л. 40 ф., онфа 15 л. до 20 л. Въ августѣ покупки чаевъ были малозначительны, чаевладѣльцы, находя цѣны невыгодными, продолжали отправлять чай въ Шанхай. То же продолжалось до конца сезона. Съ исхода сентября чаи, цѣнностью свыше 10 ланъ за пикуль, покупались, впрочемъ, дороже на 10—15%, смотря по добротѣ; зато чаи, стоимостью ниже 10 ланъ за пикуль, отдавались дешевле противъ цѣнъ, стоявшихъ въ августѣ и началѣ сентября, сянтамскіе ниже предыдущаго года на 2 лана, правда, доброта ихъ была ниже прошлогодней.

Никогда чайная торговля не обманывала въ Китаѣ до такой степени всѣ разсчеты торговцевъ какъ въ 1882 г. Уже съ марта мѣсяца началось паденіе цѣнъ; поправившись немного въ апрѣлѣ, онѣ начали снова понижаться въ началѣ мая; поднялись при открытіи новаго чайнаго сезона и затѣмъ рѣшительно пошли къ упадку, особенно низшіе сорта. Въ Ханькоу рынокъ открылся 29 апрѣля (11 мая) покупкою линь-чжоускаго чая по 52 лана. Сравнительно съ прошлогоднимъ качествомъ первосборные чаи, исключая онфа и ницзяши, были значительно ниже прошлогднихъ, цѣны же были на линь-чжоускіе выше, а на остальные приблизительно тѣ же, именно линь-чжоускіе отъ 21 л. до 54 л., ханькоускіе отъ 17 л. до 21 л., вупакскіе 15 л. 25 ф. до 30 л. 50 ф., хунаньскіе 15 до 29 л., онфа 23 л. 25 ф. до 35 л. 50 ф., сянтамскіе 11 л. 90 ф. до 13 л. Цѣны затѣмъ пошли къ пониженію и установились: на линь-чжоускіе отъ 13 ланъ 50 ф. до 28 л. 50 ф., ханькоускіе отъ 12 до 18 л., вупакскіе отъ 10 л. 25 ф. до 18 л., хунаньскіе отъ 9 л. 10 ф. до 23 л., онфа отъ 10 л. 25 ф. до 20 л., сянтамскіе отъ 7 л. 70 ф. до 10 л.

Второсборные чаи, поступившіе въ серединѣ іюня, качествомъ и цѣнами не отличались отъ прошлогоднихъ. За второсборные чаи платили: онфа отъ 15 л. 50 ф. до 18 л. 75 ф., янлоудунскія 62 л. 50 ф. до 15 л., ницзяши 12 л. до 13 л.,

чаншоучайскіе 14 до 17 л. Но затѣмъ цѣны начали понижаться, въ сентябрѣ низшій сортъ сянтамскихъ чаевъ дошелъ до 5 л. 30 ф. Сдѣлки поэтому стали ничтожны и чаи направлялись въ Шанхай.

Выдѣлка кирпичныхъ чаевъ производится въ Ханькоу по распоряженіямъ и подъ надзоромъ нашихъ фабрикантовъ, на фабрикахъ внутри страны, въ самомъ Ханькоу и въ Цзю-цзянѣ. Собственныя фабрики русскихъ въ Ханькоу и Цзю-цзянѣ быстро развиваются. Въ 1875 году ихъ было только двѣ въ Ханькоу, а съ 1876 года начали строиться вновь двѣ русскихъ фабрики, солидныя по размѣрамъ, на участкахъ, купленныхъ у англичанъ. И въ Цзю-цзянѣ тоже былъ пріобрѣтенъ участокъ земли для постройки фабрики.

Въ 1880 г. русскіе имѣли уже въ Ханькоу 6 собственныхъ фабрикъ; на двухъ изъ нихъ поставлено шесть паровыхъ котловъ, въ общей сложности имѣющихъ до 135 силъ; на остальныхъ продолжается прежній китайскій способъ прессовки. Кромѣ собственныхъ фабрикъ, въ Ханькоу было арендовано еще три: одна въ Цзю-цзянѣ, одна въ Янълоудунѣ, на которой преимущественно приготовлялся обыкновенный кирпичный чай, и одна въ Чуньянѣ. Послѣдняя оставалась въ бездѣйствіи вслѣдствіе неполученія заказовъ на обыкновенный кирпичный чай, для прессовки котораго она предназначалась. Это указываетъ, что наши фабриканты совсѣмъ покинули ихъ горныя убѣжища, и вѣроятно навсегда. Собственная выдѣлка байховыхъ чаевъ, возможная только въ горахъ, около плантацій, не приносила, какъ мы видѣли, прямой пользы, а по большей части давала убытки.

Что же касается до кирпичнаго чая, то опытъ показалъ, что его можно также хорошо приготовлять въ Ханькоу, какъ и въ горахъ, ибо изъ ближнихъ мѣстностей, какъ, напримѣръ, изъ Янь-цзяшаня, Пауэна и Мацко, на перевозку матеріала въ Ханькоу требуется не болѣе недѣли времени; то есть, почти столько же, если не менѣе, сколько употребляли времени на перевозку того же матеріала водой изъ тѣхъ же мѣстностей въ Чуньянъ, гдѣ прессовали наши кирпичные чаи. Если есть неудобства въ перенесеніи нашихъ фабрикъ въ Ханькоу, то единственно въ наводненіяхъ, которыя въ лѣтнюю пору заливаютъ нижніе этажи домовъ на $^1/_2$ арш. и выше.

Имѣя, впрочемъ, въ виду такую невзгоду, почти ежегодно

повторяющуюся въ Ханькоу, при постройкѣ нашихъ фабрикъ фундаменты дѣлаются по возможности высокими.

Спрессовано было русскими фабриками кирпичныхъ чаевъ въ районѣ Ханькоу:

Годъ.	Мѣстъ.	Число фабрикъ.
1871	84,120	—
1872	101,155	—
1873	107,664	—
1874	89,386	—
1875	105,953	—
1876	70,136	—
1877	57,331	6
1878	77,132	7
1879	104,925	9
1880	89,588	9

Подробности этого приготовленія въ періодъ 1875—1879 гг. выведены изъ таблицы В.

Всего было вывезено русскими кирпичныхъ чаевъ изъ Ханькоу:

Годъ.	Ящиковъ.	На сумму ланъ.	
1863	10,500	—	
1864	14,700	—	
1865	15,700	—	
1866	42,963	—	
1867	53,007	—	съ расходами
1868	58,150	424,782	до Тянь-цзина
1869	77,003	495,140	въ Ханькоу
1870	58,744	303,851	» »
1871	84,120	420,906	» »
1872	101,655	795,169	до Тянь-цзина
1873	107,664	856,461	» »
1874	93,386	—	» »
1875	103,322	943,127	» »
1876	69,626	568,226	» »
1877	58,115	385,981	» »
1878	76,292	522,127	» »
1879	103,669	756,693	» »
1880	79,923	650,293	» »
1881	92,891	724,054	» »

Куда приготовленные русскими чаи были отправлены, видно изъ таблицы Г.

B. ТАБЛИЦА приготовленія русскими кирпичныхъ чаевъ въ районѣ Ханькоу:

	Въ 1875 году.			Въ 1876 году.			Въ 1877 году.			Въ 1878 году.			Въ 1879 году.		
	Число мѣстъ.	Вѣсъ пикул.	На сумму ланъ.	Число мѣстъ.	Вѣсъ пикулей.	На сумму ланъ.	Число мѣстъ.	Вѣсъ пикулей.	На сумму ланъ.	Число мѣстъ.	Вѣсъ пикулей.	На сумму ланъ.	Число мѣстъ.	Вѣсъ пикул	На сумму ланъ.
1) На фабрикахъ въ горахъ.															
Чернаго по 64 кирпич.	85,415	—	597,679	31,578	—	—	16,745	16,799	81,308	10,961	10,955	58,900	5,140	5,333	29,092
Обыкновеннаго по 36				19,205	52,176	—	6,426	6,071	30,911	9,163	9,129	39,839	16,017	16,411	71,091
Зеленаго по 64				—			51	51	318	—	—	—	—	—	—
» » 84				1,069			—	—	—	—	—	—	—	—	—
» » 90				349			—	—	—	180	185	1,056	319	319	1,574
	85,415	—	597,679	52,201	52,176	307,776	23,222	22,921	112,537	20,304	20,269	99,794	21,476	22,093	102,567
2) На фабрикахъ въ Ханькоу и Цзю-цзянѣ.															
Плиточнаго	—	—	—	—	—	—	—	—	—	196	168	3,038	566	480	8,362
Чернаго	20,538	—	255,635	17,835	16,809	123,756	33,177	33,355	181,762	46,200	47,586	217,907	73,069	74,077	413,727
Обыкновеннаго по 36				400			879	769	4,650	6,745	6,805	29,590	9,084	9,139	48,527
» » 39				—	—	—	53	42	301	558	517	6,442			
Зеленаго по 92				—	—	—	—	—	—	208	220	698			
» » 84				—	—	—	—	—	—	391	379	2,158			
» » 76				—	—	—	—	—	—	25	24	110	730	678	3,631
» » 72				—	—	—	—	—	—	2,505	2,027	13,777			
	20,538	—	255,635	18,235	16,809	123,756	34,109	34,166	186,713	56,828	57,727	273,721	83,449	84,373	464,247
Всего:															
Плиточнаго	—	—	—	—	—	—	—	—	—	196	168	3,038	566	480	8,362
Чернаго	105,953	—	748,548	49,413	68,986	431,533	49,922	50,154	263,070	57,161	58,541	276,807	78,209	79,409	442,818
Обыкновеннаго				19,605			7,305	6,839	35,561	16,466	16,452	75,871	25,101	25,579	120,428
Зеленаго				1,418			64	94	318	3,309	2,836	17,799	1,049	997	5,205
	105,953	—	748,548 или 1.646,805 руб.	70,436	68,986 или 10.209,907 р. фунт.	431,533 или 927,795 руб.	57,331	57,088 или 8.448,951 р. фунт.	299,250 или 897,751 руб.	77,132	77,996 или 11.534,635 р. фунт.	373,516 или 1.120,547 руб.	104,925	106,466	576,814

Русская выдѣлка кирпичныхъ черныхъ чаевъ въ 1876 г. уменьшилась въ ханькоускомъ районѣ противу 1875 года на 34,355 мѣстъ, вслѣдствіе того, что въ сезонъ 1875 года было приготовлено кирпичнаго чая въ количествѣ превышавшемъ потребность, почему чаи остались на складахъ въ Кяхтѣ, Иркутскѣ, Томскѣ и Казани и продавались тамъ въ убытокъ чаевладѣльцами. Кромѣ того значительная часть заказовъ на кирпичный чай перешла въ Фучао.

Въ 1877 году первоначальную покупку хуасяна русскіе начали въ Ханькоу отъ 3 ланъ 60 фынъ до 3 л. 80 ф. за 100 гиновъ. Столь дешевая цѣна произошла по случаю полученныхъ русскими ограниченныхъ заказовъ на кирпичный черный чай, во-вторыхъ отъ порядочнаго запаса матеріала, остававшагося у китайцевъ отъ минувшихъ лѣтъ (который, впрочемъ, осенью покупали даже и по 1 лану), и въ-третьихъ, благодаря дружному сочувствію къ дѣлу представителей нѣкоторыхъ русскихъ фирмъ. Примѣняясь къ открытымъ цѣнамъ въ Ханькоу, наши фабриканты въ горахъ покупали хуасянъ тоже недорого.

Впрочемъ большая часть матеріала была вывезена китайцами въ Ханькоу даже безъ предложенія въ горахъ его образцевъ, имѣя въ виду, что англичане за первосборный хорошій хуасянъ первоначально платили высокія цѣны, до 6 ланъ. Подобный случай подалъ однако надежду, что если русскіе окончательно переселятся со своей фабричной дѣятельностью изъ горъ въ Ханькоу, то ханькоускій рынокъ будетъ существовать не для однихъ байховыхъ чаевъ, но тоже и для хуасяна. Послѣдній выгоднѣе пріобрѣтать нашимъ фабрикантамъ въ Ханькоу, нежели въ горахъ. Тамъ покупаютъ его посредствомъ служащихъ китайцевъ, которые не только приписываютъ надбавку въ цѣнѣ, а даже, для большей своей выгоды, подмѣшиваютъ до $^1/_{10}$ части разной дряни, вычитать же изъ нихъ за подобный подлогъ было невозможно, ибо деньги выдаются впредь, а поэтому, чтобы не лишиться ни денегъ, ни товара, нашъ фабрикантъ поневолѣ долженъ принимать все то, что только доставятъ къ нему на фабрику. Между тѣмъ какъ при покупкѣ того же матеріала въ Ханькоу подобныхъ случаевъ быть не можетъ, ибо здѣсь каждый воленъ выбирать лишь хорошій матеріалъ.

Г. ТАБЛИЦА отправокъ рус

	Въ 1876 году.			Въ 1877 году.		
	Число мѣстъ.	Вѣсъ пшулей.	Цѣнность лянъ.	Число мѣстъ.	Вѣсъ пшулей.	
Въ Николаевскъ на Амурѣ (съ расходами до Шанхая).						
Плиточнаго	—	—	—	—	—	
Чернаго	750	1,233	7,115	474	474	
Зеленаго	484			311	311	
Обыкновеннаго	—	—	—	99	99	
	1,234	1,233	7,115	884	884	
Въ Тянъ-цзинъ (съ расходами до Тянъ-цзина).						
Плиточнаго	—	—	—	—	—	
Полѣчатаго	—	—	—	—	—	
Чернаго	19,506	68,444	561,110	49,721	50,002	
Обыкновеннаго	758			7,305	7,039	
Зеленаго	349			104	93	
	68,392	68,444	561,110	57,181	57,135	
Въ Владивостокъ.						
Плиточнаго	—	—	—	—	—	
Чернаго	—	—	—	50	51	
	—	—	—	50	51	
Въ Камчатку.						
Чернаго	—	—	—	—	—	
Въ Николаевскъ черезъ Гонъ-Конгъ.						
Плиточнаго	—	—	—	—	—	
Чернаго	—	—	—	—	—	
Зеленаго	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	
Въ Одессу.						
Плиточнаго	—	—	—	—	—	
Въ Австралію, Санъ-Франциско и Іокогаму.						
Плиточнаго	—	—	—	—	—	
Чернаго	—	—	—	—	—	
Въ Шанхай.						
Плиточнаго	—	—	—	—	—	
Чернаго	—	—	—	—	—	
Всего	69,626	69,677 пли 10.312,274 р. ф.	568,225 пли 1.221,685 руб.	58,115	58,070 пли 8.594,468 р. ф.	

чныхъ чаевъ изъ Ханькоу.

ъ 1878 году.		Въ 1879 году.			Въ 1880 году.			Въ 1881 году.		
Вѣсъ пикулей.	Цѣнность лан.	Число мѣст.	Вѣсъ пикул.	Цѣнность лан.	Число мѣст.	Вѣсъ пикулей.	Цѣнность лан.	Число мѣст.	Вѣсъ пикулей.	Цѣнность лан.
—	—	—	—	—	50	39	1,385	20	18	354
723	4,383	2,410	2,484	16,847	6,259	6,233	43,699	6,589	6,697	46,980
1,454	12,848	976	901	6,969	2,120	1,747	13,315	4,938	4,080	24,813
—	—	—	—	—	977	966	5,791	—	—	—
2,228	13,231	3,386	3,385	23,816	9,406	8,985	64,190	11,547	10,775	72,147
82	1,759	566	484	9,648	1,964	1,400	31,036	2,068	1,611	33,233
12	63	—	—	—	—	—	—	—	—	—
56,888	384,729	75,573	76,671	571,701	56,313	58,048	475,326	64,829	68,424	526,596
16,668	109,567	24,169	24,633	157,552	11,474	11,727	73,748	10,867	11,207	64,801
778	6,594	200	186	1,417	56	586	4,517	1,366	1,326	9,418
74,341	502,722	100,508	101,038	740,319	70,407	71,761	584,627	79,150	82,568	634,046
1	17	—	—	—	—	—	—	15	13	255
53	338	50	51	365	50	50	429	1,324	1,353	10,094
54	345	50	51	365	50	50	429	1,339	1,366	10,349
269	1,800	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1	17	96	80	1,662	—	—	—	—	—	—
—	—	195	190	1,235	—	—	—	—	—	—
—	—	96	87	605	—	—	—	—	—	—
1	17	387	358	3,502	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	60	48	1,047	25	22	589
—	—	—	—	—	—	—	—	80	37	760
—	—	—	—	—	—	—	—	600	635	4,386
—	—	—	—	—	—	—	—	50	45	992
—	—	—	—	—	—	—	—	100	101	784
77,012 или 11,396,569 р. с.	522,127 или 1.566,381 руб.	104,225	105,721 или 14.599,398 р. с.	766,341	79,922	80,844 или 11.973,545 р. с.	650,293	92,891	95,549 или 14.151,484 р. с.	724,054

Въ 1878 г., какъ и въ предъидущемъ, русскіе покупали хуасянъ черезъ одно выбранное изъ среды ихъ лицо, чѣмъ и достигли значительнаго удешевленія чернаго кирпичнаго чая, который стоилъ въ Ханькоу немного дороже пяти ланъ за ящикъ, вѣсомъ въ 100 гиновъ. Не устрой коммисіонеры этого соглашенія, дѣло приняло бы совсѣмъ иной оборотъ, такъ какъ спросъ на хуасянъ въ Англію, Америку и Австралію былъ значительно большій, чѣмъ въ предъидущіе годы, и, кромѣ того, заказы изъ Россіи на черный кирпичный чай были значительно больше прошлогднихъ. Обѣ эти причины повліяли на столько, что, несмотря на полное согласіе, царствовавшее между русскими коммисіонерами при покупкѣ хуасяна, имъ не удалось купить полнаго количества матеріала, и нѣкоторымъ изъ нихъ пришлось оставить часть каждаго весенняго заказа невыполненною, а осенніе заказы, полученные большою частью по телеграфу, также остались безъ выполненія.

Но все же самая трудная задача — возможно дешевая покупка матеріала, выполнена русскими съ успѣхомъ. Изъ свѣдѣній отъ русскихъ торговыхъ домовъ за сезонъ видно, что китайцы назначали за хуасянъ очень высокія цѣны, въ особенности въ началѣ сезона, именно отъ $6^1/_2$ до $7^1/_2$ ланъ за 100 гиновъ, затѣмъ отъ $7^1/_2$ до 9 ланъ за лучшій. Англичане для Лондона, Америки и Австраліи сдѣлали въ это время массы покупокъ, платя безъ стѣсненія требуемыя китайцами цѣны, и купили въ одномъ Ханькоу, не говоря о Цзю-цзянѣ и Линь-чжоу, хуасяна болѣе 2.000,000 англ. фунтовъ. Русскіе же во все это время вынуждены были находиться въ выжидательномъ положеніи, ибо покупать по такимъ цѣнамъ матеріалъ для выдѣлки чернаго кирпичнаго чая было бы крайне неблагоразумно. Цѣны на хуасянъ начали склоняться въ пользу русскихъ лишь въ іюнѣ, когда образовавшіяся цѣны отъ 4 л. 20 ф. до 6 л. 50 ф. дозволили русскимъ начать покупки хуасяна отъ 4 л. 20 ф. до 5 л. 50 ф. Затѣмъ уже въ августѣ и сентябрѣ цѣны были отъ 3 до 4 ланъ за 100 гиновъ, но матеріалъ значительно уступалъ въ добротѣ купленному въ іюнѣ и іюлѣ, къ тому же въ предложеніи его было мало. Дошедшія сюда въ концѣ сезона свѣдѣнія о продажахъ хуасяна на лондонскомъ рынкѣ оказались печальными для покупавшихъ его высокими цѣнами; нѣкоторыя фирмы понесли отъ этой операціи до 25% убытка.

Бывшее здѣсь во время чайнаго сезона довольно большое

наводненіе, доходившее до 7 саженъ противъ обыкновеннаго уровня воды, сдѣлалось отчасти причиной задержки въ приготовленіи кирпичныхъ чаевъ. Притомъ, почти на всѣхъ фабрикахъ свирѣпствовала довольно большая смертность между рабочими-китайцами. Одна изъ русскихъ фирмъ, кромѣ этихъ общихъ причинъ затрудненія по выдѣлкѣ кирпичныхъ чаевъ, имѣла еще и частную—небольшой пожаръ на фабрикѣ.

Въ сезонъ 1880 года большое количество хуасяна заусловлено было англичанами до открытія рынка на чаи для Англіи, Австраліи и Америки, укупореннымъ въ полуящики, отъ $8^1/_2$ до $9^1/_4$ ланъ, включая въ эти цѣны и лицзинъ (въ размѣрѣ 1 л. 25 фынъ со 100 гиновъ). Чай этотъ продается какъ байховый. Русскіе по примѣру прежнихъ лѣтъ соединили покупку хуасяна въ однѣ руки, съ тѣмъ чтобы дѣлить его пропорціонально количеству полученныхъ каждымъ домомъ заказовъ. Конкурренція англичанъ въ покупкѣ хуасяна подымала послѣднему цѣну. Русскіе покупали пикуль отъ 4 ланъ 35 фынъ до 6 ланъ, въ общемъ дороже цѣнъ 1879 г. Кромѣ дороговизны матеріала уменьшеніе выдѣлки кирпичныхъ чаевъ въ 1880 г. послѣдовало вслѣдствіе того, что большое количество кирпичныхъ чаевъ приготовленія 1879 года долгое время лежало на складахъ въ Калганѣ и Ургѣ по недостатку перевозочныхъ средствъ, отчего въ Кяхту они прибыли лишь въ октябрѣ и ноябрѣ 1880 года. Но за то эта задержка повліяла на возвышеніе цѣнъ на кирпичные чаи въ Сибири и на Нижегородской ярмаркѣ.

Въ 1881 году въ началѣ сезона, въ іюлѣ, хуасянъ покупали довольно дорого отъ 5 ланъ до 5 ланъ 75 фынъ за пикуль. Затѣмъ хуасянъ особенно бойко покупался въ іюлѣ по цѣнѣ за пикуль 3 л. 75 ф. до 5 л. 60 ф. и въ августѣ по цѣнѣ отъ 3 л. 13 ф. до 3 л. 70 ф.; въ сентябрѣ и октябрѣ цѣны были отъ 2 л. 85 ф. до 3 л. 35 ф. Въ общемъ итогѣ въ 1881 году отправлено изъ Ханькоу въ Россію кирпичныхъ чаевъ русскими болѣе чѣмъ въ сезонъ 1880 года; замѣчательно, что кирпичные плиточные и черные пекинскіе русской фабрикаціи чаи начали находить сбытъ и въ самомъ Китаѣ, а равно въ Японіи, Австраліи и Калифорніи.

Въ 1882 году первыя партіи хуасяна были взяты по 5 л. 20 ф. и даже по 6 л., затѣмъ въ іюлѣ цѣна понизилась и стояла отъ 3 л. 60 ф. до 4 ланъ 50 фынъ.

Цзю-цзянъ лежитъ на Янъ-цзы-цзянѣ въ $667^1/_2$ верстахъ

отъ Шанхая и 205 отъ Ханькоу. Онъ былъ совершенно разоренъ тайцингами, но теперь заключаетъ въ себѣ до 40,000 китайскаго населенія. Цзю-цзянъ играетъ важную роль въ чайной торговлѣ. Хотя онъ считается открытымъ портомъ, но непосредственно въ Европу товаровъ вывозится отсюда мало: большая часть ихъ отправляется сначала на рѣчныхъ пароходахъ и на китайскихъ джонкахъ, подымающихъ 600 — 1,000 пуд. груза, въ Ханькоу. Окрестные чаи отличаются своимъ достоинствомъ и распродаются обыкновенно безъ остатка. Лучшіе чаи изъ Линьчжоу сплавляются по озеру Полень или Боянь, лежащему 15 миль южнѣе Цзю-цзяна. Европейцы тщетно добиваются плаванія по этому озеру. Кирпичные чаи отправляются прямо въ Тянь-цзинъ. Фрахтъ отсюда на нихъ тотъ же, что и изъ Ханькоу. Сравнительно съ Ханькоу чаи уплачиваютъ здѣсь только половину транзитной пошлины, потому что таможня довольствуется китайскими документами и не беретъ вторично половины пошлины съ сырья.

Европейцы тутъ главнымъ образомъ агенты пароходныхъ и страховыхъ обществъ.

Вывозъ изъ Цзю-цзяна составлялъ въ 1878 г. 12.003,036 ланъ, въ 1879 г. 14.890,472 ланы, таможенныхъ пошлинъ собрано было въ 1878 г. 756,202 ланы. Въ привозѣ важнѣйшій товаръ опіумъ, въ вывозѣ чай. Въ 1878 г. его было вывезено 268,099 пикулей, въ томъ числѣ 40,316 пикулей зеленаго. Для вывоза зеленаго чая и былъ первоначально включенъ Цзю-цзянъ въ число открытыхъ портовъ.

Фирма Токмакова имѣетъ въ Цзю-цзянѣ агента, подъ руководствомъ котораго выдѣлываются кирпичные чаи. По качеству это изъ лучшихъ кирпичныхъ чаевъ. Ихъ выдѣлываютъ 10,000 ящиковъ, но по количеству сыраго матеріала можно выдѣлывать до 15,000 ящиковъ. Фабрика дѣйствуетъ съ половины іюня до глубокой осени. Расходы по выдѣлкѣ сравнительно съ Ханькоу одинаковы. По словамъ агента фирмы, г. Лаврентьева, въ Цзю-цзянѣ всего выдѣлывается до 450,000 пудовъ кирпичнаго чая.

ГЛАВА XIII.

Китай.

(Продолженіе).

Фучао, значеніе его для чайной торговли.—Исторія водворенія русской торговли въ Фучао.—Байховые чаи.—Кирпичные чаи.

Фучао, главный городъ губерніи Фу-цзяна съ 630,000 жителей, находится на рѣкѣ Минъ, среди богатой и живописной страны съ здоровымъ и пріятнымъ климатомъ. Къ сожалѣнію, рѣка Минъ вовсе не судоходна выше Фучао, а ниже она дѣлается все менѣе и менѣе доступна для судовъ. Поэтому суда, приходящія за чаемъ, вынуждены останавливаться въ 10 миляхъ въ безопасной гавани у острова Пагоды; но и эта гавань доступна не всѣмъ судамъ; болѣе глубоко сидящія не идутъ далѣе острововъ Матцу у входа въ рѣку. Европейская концессія находится у китайскаго города на другомъ (правомъ) берегу рѣки и соединена съ портомъ электрическимъ телеграфомъ. Впрочемъ дома европейцевъ не отдѣлены отъ китайскихъ, что опасно на случай пожара. Въ городѣ издается газета «Foochow Herald». Торговля составляла въ 1879 г. 15.987,106 ланъ, въ 1880 г. 15.758,656 ланъ; таможенный доходъ въ 1878 г. 2.029,500 ланъ.

Фучао по своему положенію среди богатѣйшихъ чайныхъ плантацій давно сдѣлался однимъ изъ важнѣйшихъ чайныхъ рынковъ Китая. Чаю было вывезено изъ Фучао:

Годъ.	Пикулей.
1877	618,122
1878	678,624
1879	644,117
1880	738,247

Сезонъ здѣсь также наиболѣе оживленъ съ апрѣля по май и

напоминаетъ ярмарку, но вслѣдствіе болѣе выгоднаго положенія Фучао, лежащаго на прямомъ пути сообщеній и не требующаго захода въ рѣку, какъ въ Ханькоу, чайный сезонъ продолжается здѣсь долѣе чѣмъ въ этомъ послѣднемъ городѣ и даже чѣмъ въ Шанхаѣ, надъ которымъ Фучао имѣетъ то преимущество, что рейдъ его доступнѣе. Вотъ почему въ то время, какъ въ Ханькоу въ декабрѣ уже можно считать всѣ дѣла по покупкѣ чая законченными, въ Фучао чайный сезонъ нерѣдко продолжается и за новый годъ.

Фучаоскій рынокъ постепенно возвышаетъ свое соперничество съ Шанхаемъ, чему особенно способствуетъ возрастающее требованіе Австраліи, для которой фучаоскій рынокъ представляетъ наиболѣе удобствъ. Даже для самой Англіи становится все болѣе и болѣе выгоднымъ покупать чаи въ Фучао, нежели въ Шанхаѣ, а тѣмъ болѣе въ Ханькоу. Чаи при сравнительно одинаковомъ достоинствѣ въ Фучао дешевле, а какъ провозъ ближе, то фучаоскіе чаи можно продавать на лондонскомъ рынкѣ не безъ выгоды по такимъ цѣнамъ, по какимъ ханькоускіе и шанхайскіе пришлось бы продавать въ убытокъ.

Покупка байховаго чая производится изъ здѣшняго порта англійскими, американскими, нѣмецкими и русскими домами, но преимущественно первыми изъ нихъ, т. е. англійскими. Въ теченіи всего сезона всѣхъ трехъ сборовъ чая иностранными домами было взято съ рынка чая:

Годы	Байховаго чернаго.	Зеленаго цвѣточнаго.
	Англійскихъ фунтовъ.	
1874	87.670,267	416,000
1875	85.042,500	267,600
1876	81.767,000	257,800
1877	68.879,300	291,000

За послѣдніе годы имѣются объ этомъ болѣе подробныя свѣдѣнія, а именно вывезено въ:

	1878 г.	1879 г.	1880 г.	1881 г.
	Англійскихъ фунтовъ.			
Европу	65.219,110	63.716,012	71.620,488	61.946,006
Австралію и Новую Зеландію .	13.894,014	13.555,238	20.989,479	22.989,479
Америку	617,686	611,432	3.563,045	3.425,858
Южную Африку	1.466,553	1.177,908	841,631	1.137,492
Россію, включая кирпич. чаи .	12.197,136	16.159,410	9.991,846	7.679,247
Гонъ-Конгъ для Австраліи .	6.154,887	3.279,773	3.721,964	1.453,066
Итого	99.549,386	98.498,773	110.718,453	97.817,105

Въ 1882 г. изъ закупленныхъ чаевъ отправлено по 7 января 1883 г. въ Англію 55.536,772 англ. ф., на 13²/₃ милл. англ. ф. менѣе противъ 1880 года, за соотвѣтствующее время; въ Австралію 19.586,680 англ. ф., на 2²/₃ милліона менѣе чѣмъ въ 1881 году; въ Америку 3.526,352 англ. ф., почти то же и въ прошломъ году; на континентъ Европы прямо 712,930 англ. ф., въ Южную Африку 819,820 англ. ф. Сокращеніе потребленія китайскаго чая въ Южной Африкѣ болѣе чѣмъ 200,000 ф. въ одинъ годъ приписываютъ доставкѣ туда остъиндскаго и цейлонскаго чая, который и тамъ началъ входить въ употребленіе. По сортамъ вывезенные въ 1881 году чаи распредѣлялись:

	Ящиковъ.
Конгу	782,434
Сушона	40,000
Улона	60,400
Душистыхъ	74,343
Цвѣточ. пекое	6,400

Вышесказанные чаи были отправлены въ 1879 г. на 49 пароходахъ и 7 парусныхъ судахъ; изъ числа первыхъ былъ одинъ русскій Добровольнаго флота: «Нижній Новгородъ», ушедшій 7 (19) сентября съ грузомъ чая 516,000 англ. фунт. для Лондона. Въ 1880 году чаи были отправлены на 61 пароходѣ и 6 парусныхъ судахъ, изъ числа первыхъ былъ одинъ русскій Добровольнаго флота: «Россія», ушедшій 26 сентября (18 октября) съ грузомъ чая 691,400 фунтовъ для Лондона. Въ 1881 году чаи были отправлены на 60 пароходахъ и 4 парусныхъ судахъ.

Москвичи, и въ особенности покойный К. А. Поповъ, въ концѣ 60-хъ годовъ, писали не разъ ханькоускимъ коммисіонерамъ, чтобы они послали въ Фучао одного изъ своихъ для пробной закупки чаевъ; но въ то время былъ недостатокъ въ людяхъ, подготовленныхъ для дѣла, поэтому желаніе москвичей исполнить было невозможно. Наконецъ въ 1872 году отправился отъ г. Иванова въ Фучао, лишь для ознакомленія съ дѣломъ, М. Ѳ. Пятковъ, помѣстился онъ въ американскомъ домѣ, гдѣ и пріобрѣталъ чаи въ небольшомъ количествѣ, и въ то же время обратилъ вниманіе, что мелкія высѣвки и пыль изъ чая китайцы или выбрасываютъ за негодностію, или продаютъ за ничтожную цѣну. Г. Пятковъ попробовалъ спрессовать изъ этого продукта чай кирпичный черный. Но, не бывъ практически знакомъ съ выдѣлкою кирпичныхъ чаевъ, онъ съ помощію китай-

цевъ установилъ прессъ, тяжелый и медленно приготовляющій кирпичи, и спрессовалъ на немъ въ сезонъ на пробу до 900 ящ. чая. Послѣдній былъ хотя и плохо спрессованъ, но однакожъ по выдѣлкѣ стоилъ чуть-ли не на двѣ трети дешевле противъ ханькоускихъ чаевъ и далъ въ Сибири громадную пользу. Результаты дѣятельности г. Пяткова въ Фучао были таковы, что хотя байховыми чаями нѣкоторые заказчики изъ Россіи остались не совсѣмъ довольны, но сибиряки на слѣдующій же 1873 г. прислали заказы на кирпичные чаи, каковыхъ и было приготовлено въ означенномъ году г. Пятковымъ до 6,000 мѣстъ; послѣдніе, вслѣдствіе своей дешевизны въ сравненіи съ выдѣлываемыми чаями въ Ханькоу, нашли много заказчиковъ изъ Сибири, такъ что въ 1874 году г. Пятковъ приготовилъ уже для Сибири въ Фучао и въ горахъ на арендованныхъ тамъ у китайцевъ фабрикахъ до 16,000 ящиковъ.

Съ этого года начинается быстрое развитіе выдѣлки кирпичныхъ и покупки байховыхъ чаевъ для Россіи въ Фучао, причемъ г. Пятковъ весьма серьезно занялся выдѣлкою кирпичныхъ и покупкою байховыхъ чаевъ; для приготовленія первыхъ онъ досталъ изъ Ханькоу свѣдущихъ людей, обставилъ все дѣло производства прочно, и даже не опустилъ изъ вида лицзина, каковаго въ Фучао съ кирпичныхъ чаевъ не взималось. Честь основанія торговыхъ русскихъ дѣлъ въ Фучао безспорно принадлежитъ ему. Въ 1875 году онъ открылъ тамъ собственную фирму торговаго дома въ компаніи съ г. Молчановымъ, а за нимъ уже открыли отдѣленія своихъ фирмъ и другіе русскіе, такъ что теперь существуютъ въ Фучао три нашихъ торговыхъ дома, именно: «Пятковъ, Молчановъ и К°», «П. А. Пономаревъ и К°» и «Токмаковъ, Шевелевъ и К°», выдѣлывающіе кирпичные и покупающіе байховые чаи. Требованіе послѣднихъ для Сибири съ каждымъ годомъ увеличивается, изъ чего можно заключить, что потребители привыкаютъ постепенно къ вкусу фучаоскихъ чаевъ, тогда какъ сначала ввоза, въ началѣ 70-хъ годовъ, чрезъ Кяхту непосредственно русскими прямо изъ Фучао, покупатели ихъ обѣгали, находя во вкусѣ большую разницу въ сравненіи съ ханькоускими чаями. Къ послѣднимъ потребители уже привыкли въ теченіе почти десятилѣтней дѣятельности русскихъ въ Ханькоу. По мнѣнію знатоковъ, низкіе сорта байховыхъ фучаоскихъ чаевъ по вкусу значительно лучше ханькоускихъ и настой имѣютъ гораздо крѣпче, но въ нихъ есть недостатокъ, это много

мелкаго, ломанаго листа и хуасяна. Несмотря на такой недостатокъ, можно предполагать, что впослѣдствіи фучаоскіе низкіе сорта чаевъ будутъ преобладать въ сбытѣ въ Сибири предъ ханькоускими чаями, вслѣдствіе чего должно ожидать значительнаго развитія русскаго дѣла въ Фучао въ будущемъ, если даже Фучао не начнетъ преобладать надъ Ханькоу не только по покупкѣ байховыхъ, но и по выдѣлкѣ кирпичныхъ чаевъ, особенно съ отмѣною лицзина съ хуасяна.

Въ Фучао было въ 1876 году, какъ мы сказали, три русскихъ торговыхъ дома, въ которыхъ находилось резидентовъ въ Фучао 5 человѣкъ и въ окрестностяхъ 5 человѣкъ. Затѣмъ находилось въ Фучао:

Годъ.	Русскихъ домовъ.	Резидентовъ въ город.	Резидентовъ въ окрестн.
1877	3	5	5
1878	3	5	5
1879	3	5	5
1880	3	6	6
1881	3	7	5

Попытка ввозной торговли въ Фучао, сдѣланная г. Пятковымъ въ 1872 и 1873 гг., нашими товарами была неудачна, ибо привезенное туда мезерицкое сукно, въ количествѣ 150 половинокъ, было продаваемо нѣсколько лѣтъ маленькими партіями по цѣнамъ, существовавшимъ въ Шанхаѣ для партіонныхъ продажъ. Фучаоскій рынокъ не изъ первыхъ и для сбыта европейскихъ мануфактурныхъ произведеній въ Китаѣ; во всякомъ случаѣ сдѣлать положительное заключеніе, можемъ ли мы сбывать на тамошнемъ рынкѣ какія либо русскія произведенія, окончательно нельзя. Если же принять во вниманіе измѣнившуюся стоимость нашего кредитнаго рубля, едва ли бы не нашлось возможности сбывать здѣсь что нибудь изъ русскихъ товаровъ.

Однимъ изъ русскихъ купцовъ, въ концѣ 1881 года, были получены образцы нашихъ бумажныхъ тканей, но еще, по словамъ вице-консула г. Саломонова, не собраны положительныя свѣдѣнія отъ китайскихъ торговцевъ, по какимъ цѣнамъ можно эти товары продавать. Хотя возможность сбыта повидимому обезпечена, но неизвѣстенъ размѣръ прибыли.

Предметами вывоза изъ Фучао служатъ многія произведенія, но лишь вывозъ чая, главнаго продукта рынка, интересенъ для насъ, русскихъ. Фучаоскій рынокъ по сбыту чая есть самый древній и самый громадный въ Китаѣ, даже сравнительно съ

Ханькоу. Изъ чаевъ вывозятся чаи байховые и чаи кирпичные
Вотъ болѣе подробныя свѣдѣнія о торговлѣ ими за послѣдні
семь лѣтъ.

Первые образцы байховыхъ чаевъ показались на рынкѣ в
1875 году 7 мая, т. е. приблизительно въ то же время, что
въ прежніе годы; цѣны открылись 24 мая, ранѣе 1874 г. н
14 дней, почему и цѣны образовались нѣсколько выше минув
шаго года; достоинство чаевъ было среднее. Въ 1876 год
первые образцы чаевъ показались на рынкѣ около того ж
времени, какъ и въ 1875 году. Покупки же начались такж
почти въ одно время какъ и въ 1875 году, т. е. около двух
недѣль послѣ доставленія образцовъ на рынокъ. Цѣны на ча
перваго и втораго сборовъ были выше цѣнъ 1875 года. Но эт
нужно приписать не лучшему достоинству чая, а большей кон
курренціи между покупателями и большему спросу для вывоз
вслѣдствіе низкихъ курсовъ на Лондонъ. За то цѣны на ча
третьяго сбора очень много понизились, что приписывали плохо
торговлѣ на англійскомъ рынкѣ первыми отправками. Въ 187
году образцы байховаго чая показались немного позднѣе, чѣм
въ предъидущіе годы, продажи чая были сдѣланы 10 дней посл
появленія образцовъ. Достоинство байховыхъ чаевъ сезона 187
года было сравнительно съ предъидущими годами хуже, чт
приписывали бывшимъ сильнымъ дождямъ на чайныхъ планта
ціяхъ. Цѣны на чаи перваго и втораго сбора были почти одн
наковы съ цѣнами 1876 года, а на третій сборъ значительн
выше. Чаи перваго сбора продавались отъ 21 до 40 лановъ
Въ сезонъ 1878 года: образцы чая были поданы на рынокъ
мая, а 12 были сдѣланы покупки трехъ партій пеклинга от
31½ до 33 л. 15 мая цѣны были открыты на многіе сор
чаевъ, именно: пеклинга отъ 25 до 34 л., паньянъ отъ 2
до 36 л., са-юнъ отъ 21 до 25 л., юн-хау отъ 25 до 27 л
сай-кюнъ отъ 20 до 24 л. и тан-хунь-тань 21½ до 12 л. В
первую недѣлю было взято съ рынка 75,810 ящиковъ. По
слѣдующія покупки производились цѣнами: битый листъ ча
отъ 7½ до 32 л., синъ-кютъ отъ 15 до 25 л., на-ма-хау от
19 до 21½ л., са-юнъ отъ 18 до 26½ л., тан-хун-танъ от
19 до 23 л., юн-хау отъ 17 до 27 л., пеклинги отъ 22 до 3
л., суму и кайсоу отъ 27½ до 36 л., сушонгъ лучшій от
45 до 55 лана.

31 мая были взяты первыя двѣ партіи въ количествѣ 17

ящиковъ чая цвѣточнаго за одну изъ нихъ по 60 л. и вторую 75½ ланъ. 21 іюля показались на рынкѣ нѣсколько партій чая втораго сбора, на которыя цѣны были открыты приблизительно прошлогоднія. Дальнѣйшія покупки чаевъ производились нижеслѣдующими цѣнами: битый листъ чая отъ 6½ до 8 л., низкіе чаи отъ 8½ до 11 л., средніе отъ 14 до 20 л., хорошіе отъ 22 до 26 л. и лучшіе отъ 30 до 40 ланъ.

Послѣ 7 іюля цѣны на байховые чаи сдѣлались нѣсколько крѣпче, отъ небольшаго полученія чаевъ изъ горъ и подешевѣвшаго фрахта на чаи на Лондонъ, а также и пониженія курсовъ на Лондонъ; вслѣдствіе всего этого остатокъ на рынкѣ при бойкихъ покупкахъ не превышалъ болѣе чѣмъ 30 тысячъ ящиковъ. Въ минувшіе-же годы большею частію остатокъ былъ отъ 60 до 80 тысячъ ящиковъ. Качество байховыхъ чаевъ, пеклинга и паньяна, было лучше минувшаго года, другіе-же сорта чаевъ за небольшими исключеніями плоше минувшаго года.

Въ 1879 году первые образцы чая были поданы на рынокъ 27 апрѣля (3 мая), но покупки, вслѣдствіе состоявшагося условія между покупателями не начинать таковыхъ до 21 мая (2 іюня), начались лишь 5 іюня н. ст. Цѣль этого соглашенія — поставить чаямъ болѣе низкія цѣны, отчасти достигалась европейцами, такъ какъ въ это время китайцы-чаевладѣльцы должны были продать часть своихъ чаевъ, чтобы имѣть деньги на уплату за провозъ ихъ извнутри страны и половинную транзитную пошлину. Причины же, вызвавшія это соглашеніе между европейцами, были убытки, понесенные отъ чаевъ фучаоскаго рынка въ Лондонѣ въ 1878 г., и, кромѣ того, ограниченность заказовъ на покупки чаевъ въ началѣ сезона.

Рынокъ открылся покупками нѣсколькихъ партій паньяна цѣнами отъ 31 до 33 ланъ; къ 13 числу цѣны были открыты на слѣдующіе сорта чаевъ: битый листъ чая отъ 6 до 8 л., сойкутъ и кинъ-сянъ отъ 10 до 21 л., саюнъ отъ 10 до 21 л., тан-хун-танъ отъ 14 до 19½ л., юн-хау отъ 15 до 22 л., паньянъ отъ 15½ до 32½ л., пеклингъ отъ 19 до 29 л., па-кланъ отъ 21 до 37 л., суму и кайсоу отъ 20 до 31 л., цвѣточные отъ 55 до 68 ланъ.

Качество чаевъ сезона 1879 г. было хуже чаевъ 1878 г., что зависѣло отъ недостатка дождя во время весны. Вышесказанныя цѣны существовали по 29 іюня (11 іюля), но потомъ, вслѣдствіе полученныхъ изъ Лондона извѣстій о преимущественномъ

тамъ требованіи низкихъ сортовъ чая, цѣны на нихъ поднялись до одного лана въ пикулѣ, на что также имѣло вліяніе ограниченіе въ приготовленіи втораго сбора чаевъ, которыхъ китайцы, отъ понесенныхъ ими убытковъ въ началѣ сезона, приготовили меньше, чѣмъ въ предъидущемъ 1878 г. На средніе же и хорошіе сорты чаевъ цѣны существовали съ уступкою $1^1/_4$ лана. Къ началу третьяго сбора чая, 27 іюля (8 августа), цѣны на низкіе сорта чаевъ еще повысились; съ половины августа повышеніе дошло до двухъ ланъ на сто гиновъ, на средніе же сорта цѣны остались безъ измѣненія. Къ концу сезона низкіе чаи поднялись до 4 ланъ, средніе же до $1^1/_2$ ланъ.

Въ 1880 году первые образцы чая были поданы на рынокъ 26 апрѣля (8 мая), покупки же были открыты лишь 1 іюня. За пеклинги платили отъ 18 до 32 л., кайсоу отъ 22 до $24^1/_4$ ланъ, битый листъ чая отъ $7^1/_2$ до $11^1/_2$ л., сойкатъ и каньянъ отъ $12^1/_2$ до 21 л., саюнъ отъ 13 до 25 л., тан-хун-танъ отъ 18 до 21 л., янь-хау отъ 18 до 25 л., паньянъ отъ 23 до 34 л., пеклингъ отъ $25^1/_2$ до $38^1/_2$ л., сюмунъ-кайсоу отъ 20 до 36 ланъ. Образцы втораго сбора чая поданы были на рынокъ 4 іюня (16 іюня); цѣны были сдѣланы на низкіе сорта отъ $10^1/_2$ до $11^1/_2$ л., за средніе отъ 12 до 13 л. и за хорошіе отъ 15 до 19 ланъ.

Качество первосборныхъ чаевъ было лучше 1879 года, второсборные же чаи по своему качеству были значительно хуже минувшаго года, вслѣдствіе ненастной погоды, которая помѣшала своевременному сбору. Вышесказанныя цѣны существовали почти до 15 іюня, потомъ требованіе шло больше на низкіе чаи, средніе же и хорошіе сорта чая продавались съ уступками отъ $1^1/_2$ до 3 ланъ, низкіе же съ повышеніемъ до 1 лана, вслѣдствіе требованія его для Австраліи и другихъ колоній, а также частію и для Англіи.

Первые образцы чая въ 1881 году были поданы на рынокъ изъ провинціи Пеклингъ. Рынокъ открылся 15 (27) мая покупками чаевъ изъ этой провинціи, цѣнами по 24 лана, послѣ чего послѣдующія покупки были произведены слѣдующими цѣнами: суйкатъ и каньянъ отъ $12^3/_4$ до $17^1/_2$ л. саюнъ отъ 11 до 21 л., юнха отъ 16 до 19 л., тан-хун-танъ отъ $16^1/_2$ до 17 л., паньянъ отъ 19 до 31 л., пеклингъ отъ 17 до 24 л., суму и кайсоу отъ $24^1/_2$ до $27^1/_2$ ланъ.

Дальнѣйшія покупки чаевъ производились съ рынка всѣхъ трехъ сборовъ нижеслѣдующими цѣнами:

	1-й сборъ. Ланъ.	2-й сборъ. Ланъ.	3-й сборъ. Ланъ.
Пеклингъ . . .	отъ 14 до 25	12 до 20	11½ до 18
Паньянъ	» 15 » 30	14 » 21	13 » 18
Суму	» 14½ » 30	13½ » 23	11 » 18
Яньхау	» 11 » 15½	11½ » 14½	10½ » 12
Танхунтанъ . .	» 12 » 17	11½ » 14½	8 » 12½
Киньянъ	» 11 » 14	8½ » 12	6¼ » 11
Сушонгъ	» 15 » 51	12 » 35	10 » 20
Зеленый улунъ .	» 16 » 31	13 » 26	11 » 17
Душистый цвѣт.	» 18 » 28	15½ » 23	14 » 21
Панамъ »	» 17 » 37	14 » 25	13 » 20
Суйкатъ »	» 12 » 17	10 » 14	7½ » 12

Качество чаевъ въ 1881 году за небольшими исключеніями было ниже минувшаго года, что приписывалось дождливой погодѣ во время сбора чая.

Общій результатъ 1882 г. показалъ значительный упадокъ чайной торговли въ Фучао, несмотря на выгодное положеніе его для вывоза чая; не включая вывозъ чая, купленнаго русскими, который также не усилился въ истекшемъ году, общее уменьшеніе вывоза чая за два года доходитъ до 16.500,000 фунтовъ. Всѣ чаи въ этомъ году были среднимъ числомъ на два лана дороже прошлогодняго.

Общій оборотъ русской чайной торговли въ Фучао видѣнъ изъ слѣдующей таблицы:

Годъ.	Байх. черн.	Байх. цвѣт.	Кирпич. черн. ящиковъ.	Кирпич. обыкн.	Всего.	На сумму доллар.
1875 . .	13,608	185	36,228	—	50,000	—
1876 . .	6,568	333	51,910	—	58,811	—
1877 . .	14,833	84	50,662	—	65,579	696,840
1878 . .	24,030	24	68,908	—	92,962	1.047,315
1879 . .	25,955	450	87,484	2,909	116,798	1.416,819
1880 . .	11,676	404	58,152	3,666	73,897	858,236
1881 . .	8,579	170	44,883	1,071	54,703	618,493
1882 *) .	15,140	514	35,567	5,464	56,685	—

Подробности этого вывоза съ 1876 по 1881 гг. видны изъ нижеслѣдующей таблицы Д.

*) По 13-е ноября 1882 г.

Д. ТАБЛИЦА взятыхъ русскими торговыми фирмами съ

	Въ 1875 году.			Въ 1876 году.			Въ 1877 го	
	Ящиковъ.	Англ. фунт.	На сумму со всѣми расходами и пошлиною мекс. дол.	Ящиковъ.	Англ. фунт.	На сумму мекс. дол.	Ящиковъ.	Англ. фунт.
Моремъ черезъ Европу въ Россію.								
Байховаго	—	—	—	—	—	—	2,245	224,50
Цвѣточнаго	—	—	—	—	—	—	—	—
Моремъ черезъ Одессу.								
Байховаго	13,309½	1,078,700	280,000	4,377½	437,750	128,940	—	—
Цвѣточнаго	15	900		—	—	—	—	—
Сухопутно черезъ Тянъцзинъ въ Кяхту.								
Байховаго	298¾	29,150	21,900	2,065½	206,550	49,580	12,563	1.256,30
Цвѣточнаго	170	10,200		333	19,920	11,798	83½	8,35
Хуасяна	—	—		—	—	—	—	—
Моремъ въ Николаевскъ на Амурѣ.								
Байховаго	150	12,000	3,600	125	12,500	4,126	25	2,50
Въ Ханькоу.								
Цвѣточнаго	—	—	—	—	—	—	—	—
Всего же отправлено въ Россію всѣми путями.								
Байховаго	13,608¼	1.107,850	301,900	6,568	656,800	182,646	14,833	1.483,30
Цвѣточнаго	185	11,100		333	19,920	11,798	83½	8,35
Хуасяна	—	—		—	—	—	—	—
Всего . .	13,793¼	1.118,950	301,900	6,901	676,720	194,444	14,916½	1.191,65

ю и отправленныхъ въ Россію байховыхъ чаевъ.

1878 году.		Въ 1879 году.			Въ 1880 году.			Въ 1881 году.		
Англ. фунт.	На сумму мекс. дол.	Ящиковъ.	Англ. фунт.	На сумму мекс. дол.	Ящиковъ.	Англ. фунт.	На сумму мекс. дол.	Ящиковъ.	Русск. фунт.	На сумму мекс. дол.
546,000	111,096	3,288	32,880	64,255	5,920¾	592,075	128,806	5,460	546,000	112,688
8,000	3,931	100	4,000	2,316	—	—	—	120	9,600	6,545
—	—	—	—	—	1,185¾	118,575	11,958	331	4,000	8,099
—	—	—	—	—	33	1,980	831	—	—	—
2.230,850	377,782	20,256¼	209,650	328,617	4,175	417,500	74,088	212	212,500	39,447
1,400	883	350	24,500	12,788	358	21,480	12,520	50	4,000	3,821
—	—	450	43,000	5,918	—	—	—	—	—	—
172,210	26,061	1,960	19,600	31,083	394	39,400	5,625	663	66,250	11,381
—	—	—	—	—	12½	750	572	—	—	—
2.4[illegible],060	403,843	25,954¼	305,130	429,872	11,675½	1.167,550	220,476	8,579	857,875	174,614
1,400	883	450	28,500	15,103	403½	24,210	13,923	170	13,600	9,367
—	—	450	43,000	5,918	—	—	—	—	—	—
2.404,460	404,726	26,854¼	376,630	450,893	12,079	1.191,760	234,399	8,748	871,475	183,980

Въ теченіе 1882 г. по 13 ноября было отправлено русски
байховыхъ чаевъ: чрезъ Лондонъ 300 ящ. и 1,350 четвер
ящиковъ, въ Одессу 500 полуящ. и 18,422 четверть-ящик.,
Тянь-цзинъ 4,024 ящик., 150 полуящ. и 35 четверть-ящи
на Амуръ 4,008 ящ., 8,606 полуящ. и 1,868 четверть-ящ
Цвѣточныхъ чаевъ: чрезъ Лондонъ 40 ящ. и 50 полуящ.,
Одессу 225 ящ., въ Тянь-цзинъ 220 ящ. и 16 четверть-я

Приготовленіе русскими кирпичныхъ чаевъ въ самомъ Ф
чао до сихъ поръ производится въ небольшихъ размѣра
Главная же масса ихъ прессуется внутри страны, вслѣдст
того, что китайское правительство за провозъ въ Фучао
горъ хуасяна взимаетъ лицзинъ по 1 л. 32 фына со 100
новъ, а привозимый изъ страны прессованный кирпичный
обложенъ налогомъ только по 33 фына. Выдѣлка кирпичны
чаевъ внутри страны около Фучао сопряжена съ громаднымъ
скомъ и многими непріятностями. Риски происходятъ отъ о
(ибо страховать фабрики невозможно), отъ бунтовъ китайце
которые уже, говорятъ, разъ ограбили русскую фабрику;
доставкѣ водою до Фучао по рѣчкамъ, изобилующимъ порога
нерѣдко опрокидываются лодки съ чаями, и послѣдніе гибну
За всѣ эти потери не разъ уже платились русскіе коммис
неры, но если случится, что погибнетъ въ одинъ сезо
нѣсколько тысячъ ящиковъ, тогда поплатятся и довѣрители,
коммисіонерамъ не подъ силу будетъ отвѣчать за подобныя б
ствія, отъ нихъ независящія. Затѣмъ китайцы, живущіе на ф
рикахъ въ горахъ, въ особенности управляющіе, приписываю
въ счетахъ громадныя суммы и быстро наживаются, эти нажи
также тяжело ложатся на стоимость чаевъ. Русскіе фабрикан
не въ силахъ строго контролировать китайцевъ. Отъ главны
пороговъ въ рѣчкахъ можно бы избавиться, построивъ фабр
ниже ихъ, но на это китайское правительство не соглашает
а свободный ввозъ хуасяна въ Фучао изъ страны тормози
налагаемымъ на продуктъ этотъ лицзиномъ. Весьма желатель
устранить этотъ тяжелый налогъ; тогда фучаоскіе дѣятели,
примѣру ханькоусцевъ, переселились бы въ портъ со свои
фабриками и избавились бы не только отъ вышеприведенны
рисковъ, но и отъ тяжелой опеки китайцевъ, управляющи
фабриками, высасывающихъ лучшіе соки изъ производства к
пичныхъ русскихъ чаевъ. Съ перенесеніемъ фабрикъ изъ стран

русскіе могли бы дѣйствовать совокупно при покупкѣ матеріала и выгадывали бы большія суммы этимъ способомъ.

О ходѣ торговли кирпичными чаями въ Фучао за послѣдніе годы имѣются слѣдующія свѣдѣнія. Выдѣлка пекинскаго чернаго чая въ 1876 году сильно подвинулась впередъ. Въ 1877 году общій вывозъ этого продукта изъ Фучао уменьшился, что объясняется затруднительными переводами капиталовъ въ Китай по причинѣ бывшей тогда войны между Россіей и Турціей.

Въ сезонъ 1878 года покупка матеріала для кирпичныхъ черныхъ чаевъ производилась русскими слѣдующими цѣнами: въ Фучао отъ 3½ до 5 ланъ, а внутри страны отъ 2 л. 30 ф. до 4 л. Чай по выдѣлкѣ стоилъ въ сложности отъ 4 л. 80 ф. до 5 л. 50 ф., смотря по вѣсу его. Изъ цифръ этихъ легко можно заключить, какъ тяжело падаютъ на стоимость продукта расходы, производимые при выдѣлкѣ чаевъ въ странѣ.

Въ 1879 году матеріалъ для чернаго кирпичнаго чая начали покупать въ мѣстностяхъ окрестныхъ съ Сициномъ, въ округѣ Инпинфу, по 2 лана 80 фынъ, въ мѣстностяхъ прилегающихъ къ Навахау, въ округѣ Киньян-фу, по 3 лана 20 фынъ. Цѣны эти продержались самое короткое время, ибо требованіе на матеріалъ было большое, какъ для выдѣлки кирпичнаго чая, такъ и для вывоза въ Англію и въ колоніи, вслѣдствіе чего цѣны на него, поднимаясь постепенно, дошли къ концу сезона до 4 ланъ 50 фынъ. Въ самомъ же Фучао цѣны за мелкій матеріалъ были открыты по 3 л. 80 фынъ и по 4 л. 50 ф. за крупный; но впослѣдствіи дошли до 4 л. 30 ф. за первый и до 5-ти ланъ за второй.

Въ 1880 году матеріалъ для кирпичнаго чернаго чая покупали въ мѣстностяхъ окрестныхъ съ Сициномъ, въ округѣ Инпинфу, по 3 л. 80 ф.; въ мѣстностяхъ прилегающихъ къ Навахау, въ округахъ Киньян-фу, по 3 л. 90 и по 4 лана. Послѣдующія покупки продолжались съ уступкою отъ 10 до 20 ф. за 100 гиновъ; съ половины же августа цѣны начали понижаться, вслѣдствіе не особеннаго требованія матеріаловъ, и къ октябрю цѣны понизились до 3 л. 20 ф. Въ самомъ же Фучао цѣны за мелкій матеріалъ были открыты по 4 л. 20 ф. и по 80 ф. за крупный, впослѣдствіи цѣны еще были понижены до 20 ф.

Въ 1881 году покупка матеріала для кирпичнаго чернаго

чая производилась въ прежнихъ мѣстностяхъ по 3 ланы 10 фынъ. Въ самомъ же Фучао отъ $3^1/_2$ до 4 ланъ 20 фынъ. Къ концу же сезона цѣны понизились какъ въ горахъ, такъ и въ Фучао на $^1/_2$ лана. Матеріалъ для кирпичнаго обыкновеннаго чая покупался въ горахъ по 2 лана 20 фынъ.

Нижепомѣщенныя цифры показываютъ размѣры приготовленія русскими въ Фучао кирпичныхъ черныхъ чаевъ и ихъ отправку:

Годъ.	Число мѣстъ.	Вѣсъ русск. фунтовъ.	Стоимость долларовъ.
1872 . . .	909	—	—
1873 . . .	6,000	—	—
1874 . . .	15,810	—	—
1875 . . .	36,228	5.434,200	279,680
1876 . . .	51,910	7.550,545	536,984
1877 . . .	50,662	7.371,321	450,646
1878 . . .	68,908	9.991,660	642,589
1879 . . .	87,484	13.122,600	946,684
1880 . . .	57,405	8.438,535	590,879
1881 . . .	45,954	6.766,727	434,614

Въ 1882 году по 13 ноября было отправлено русскими кирпичныхъ чаевъ черныхъ: въ Тянь-цзинъ 17,523 мѣста (въ 56 кирпичей), 6,403 мѣста (60 кирп.), 9,079 мѣстъ (64 кирп.), на Амуръ 2,146 мѣстъ (64 кирп.). Кирпичнаго зеленаго на Амуръ 416 мѣстъ. Кирпичнаго обыкновеннаго въ Тянь-цзинъ: 3,318 мѣстъ, на Амуръ 2,146 мѣстъ.

Изъ этихъ цифръ видно, что въ послѣдніе годы приготовленіе въ Фучао кирпичныхъ чаевъ сокращалось, что объясняется нашими коммисіонерами такимъ образомъ: до 1879 года фучаоскій кирпичъ цѣнился заказчиками лучше ханькоускаго, потому требованіе на него возрастало съ каждымъ годомъ все сильнѣе, въ ущербъ кирпичному чаю, приготовляемому въ Ханькоу. Въ 1879 году заказъ въ Фучао превысилъ 100.000 ящиковъ, изъ которыхъ, съ большимъ усиліемъ, возможно было исполнить только 80,000 ящиковъ. Китайцы въ Фучао, замѣтивъ постоянно возрастающее требованіе на хуасянъ, немедленно воспользовались этимъ, начавъ увеличивать количество хуасяна, выдѣлывая оный изъ стараго чайнаго листа (лао-ца), въ ущербъ настоящаго матеріала, а, кромѣ того, стали въ него примѣшивать и разныя другія подмѣси, и несмотря на это, цѣну не только не понизили, но еще и возвысили. Вслѣдствіе того кирпичный чай въ Фучао, прессовки 1879 г., вышелъ и дорогъ и низкаго качества. Съ этого-то времени началось усиленіе въ тре-

бованіи ханькоускихъ кирпичныхъ чаевъ и уменьшеніе относительно фучаоскихъ. Нынѣ русскіе торговые дома, имѣющіе дѣла одинаково и въ Ханькоу и въ Фучао, сочли своею обязанностью заявить, что принятыми мѣрами: уменьшеніемъ заказовъ и поэтому возможностью выбирать лучшій матеріалъ, достоинство фучаоскихъ чаевъ снова улучшилось, такъ что въ настоящее время онъ нисколько уже не уступаетъ ханькоускому, если только не превосходитъ его. Между тѣмъ весьма важно поддержать правильное распредѣленіе заказовъ, чтобы не стѣснять ни въ одномъ мѣстѣ покупку хорошаго матеріала необходимостью покупать слишкомъ большое количество онаго, причемъ разумѣется и выборъ дѣлается затруднительнѣе и легко производится возвышеніе цѣны.

Кирпичный чай въ Фучао укладывается въ ящики разной укладки по 56, 60 и преимущественно 64 кирпича въ каждомъ по 100—102 гиновъ (147³/₄—150 русск. фунт.) вѣсомъ и направляется въ Россію главнымъ образомъ на Тянь-цзинъ. Въ Николаевскъ на Амурѣ было отправлено: въ 1875 г. 35,723 ящ., въ 1876 г. 2,250 ящиковъ, въ 1879 г. 1,953 ящика, въ 1880 г. 1,952 ящика.

Изъ какихъ мѣстностей происходитъ этотъ чай видно ближайшимъ образомъ изъ нижеслѣдующей таблицы Е.

Кромѣ черныхъ кирпичныхъ чаевъ въ 1879 г. началось приготовленіе въ здѣшнихъ горахъ кирпичнаго обыкновеннаго чая, котораго и было приготовлено, въ мѣстности На-ва-хау въ 1879 г. 2,909 ящ., а въ 1880 г. 3,666 ящиковъ, по 36 кирпичей въ ящикѣ; стоимость его по приготовленіи и съ доставкой въ портъ Фучао обошлась по 4 лана 70 фынъ за ящикъ; съ вывозной же пошлиной и прочими расходами по вывозу изъ порта, фрахтомъ до Тянь-цзина и другими расходами въ 1879 г. за 2,909 ящ.=25,160 долл., въ 1880 г. за 3,606 ящ., 25,320 ланъ или 32,958 мекс. долл.

Матеріалъ обыкновеннаго кирпичнаго чая покупался въ горахъ въ 1879 г. по 2 лана 20 фынъ, а въ 1880 г. по 2 лана до 2 ланъ 20 фынъ. Матеріалъ этотъ, по своему качеству, много лучше ханькоускаго: онъ совершенно свободенъ отъ чайныхъ вѣточекъ и стеблей, которыми такъ изобилуетъ ханькоускій матеріалъ обыкновеннаго кирпичнаго чая. Поэтому можно полагать, что дѣло и съ кирпичнымъ обыкновеннымъ чаемъ здѣсь разовьется въ будущемъ.

	1875 г.		1876 г.		1877 г.		1878 г.		1879 г.		1880 г.		1881 г.	
	Число фабр.	Количество ящиков.	Число фабр.	Количество ящиков.	Число фабр.	Количество ящиков.	Число фабр.	Количество ящиков.	Число фабр.	Количество ящиков.	Число фабр.	Количество ящиков.	Число фабр.	Количество ящиков.
1) Изъ г. Фучао	2	5,380	3	11,729	3	10,950	3	16,944	3	14,756	3	7,006	3	13,079
2) Изъ сел. Сицинъ въ 210 вер. отъ Фучао въ Инъпинъ-фу	2	16,406	2	15,367	2	19,431	2	19,431	2	29,986	3	25,005	—	—
Въ округѣ Кинъ-янъ-фу:														
3) Изъ сел. На-ва-хау . . .	1	5,219	2	14,445	2	15,382	2	24,483	2	30,477	2	17,323	2	15,729
4) Городъ Кинъ-янъ-фу . . .	2	9,233	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5) » » Шимынь . .	—	—	1	5,365	—	—	1	4,000	1	7,017	1	4,426	—	—
6) » » Тайпинъ . .	—	—	1	5,004	1	1,700	1	4,050	1	5.248	1	3,645	1	1,050
(всѣ три около 240 вер. отъ Фучао)														
7) Изъ сел. Иванынь . . .	—	—	—	—	1	3,199	—	—	—	—	—	—	—	—
8) Въ окр. Сайгонѣ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	15,166
9) » Кантонѣ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	930
	7	36,228 или 5.434,200 фунт. на сумму 279,680 мекс. долл.	9	51,910 или 7.550,545 русск. фунт. на сумму 536,984 долл.	9	50,662 или 7.447,320 руск. ф. на 450,646 д.	9	68,908 или 9.991660 русск. фунт. на 642,589 долл.	9	87,484 или 13.122,600 русск. фунт. на сумму 946,685 д.	10	57,405 или 8.438,535 русск. фунт. 590,879 д.	9	45,954 или 6.766,727 русск. фунт. на 434,514 долл.

Цѣнность чая съ расходами въ Фучао съ уплатою пошлины

Кромѣ русскихъ торговыхъ домовъ выдѣлку кирпичныхъ чаевъ производитъ въ Фучао еще англійская фирма Jardine, Matheson & C°; послѣдняя поручаетъ дѣло это, какъ ничтожное для такой солидной фирмы, китайцу-компрадору, у котораго въ горахъ и прессуютъ китайцы чаи, по словамъ русскихъ, недобросовѣстно. Этотъ чай сбывается на Амуръ и частію идетъ въ Тянь-цзинъ для продажи русскимъ. Послѣдніе переотправляютъ его для сбыта въ Кяхту, Иркутскъ и т. д. Для не-спеціалистовъ кирпичнаго чайнаго дѣла чай Ихэ (фирма, по-китайски, Jardine, Matheson & C°) не представляетъ большой разницы по виду, но, по словамъ г. Пономарева, не лишнее бы было обратить вниманіе на этотъ чай, разложить его химически и, если окажется, что въ немъ содержится много постороннихъ примѣсей, запретить его ввозъ въ Сибирь. Англичане также выдѣлываютъ кирпичный чай въ Фучао для вывоза въ Австралію; эта выдѣлка ихъ очень хороша.

ГЛАВА XIV.

Китай.

(Продолженіе).

Тянь-цзинъ, его торговое значеніе.—Торговля морской капустой, шерстью и плетеной соломой; участіе въ ней русскихъ. — Переотправка русскими чаевъ.—Путь черезъ Монголію, его недостатки.—Торговля Калгана и Кяхты.—Чифу.

Тянь-цзинъ, городъ съ населеніемъ въ 930,000 въ провинціи Чели, несмотря на то, что лежитъ въ 50 миляхъ отъ моря на рѣкѣ Байхе, недоступной судамъ, сидящимъ болѣе 12 футъ, и замерзающей съ ноября по мартъ, имѣетъ огромное значеніе вслѣдствіе своего географическаго положенія у исхода Императорскаго канала, судоходство по которому, впрочемъ, сильно упало, и по сосѣдству съ Пекиномъ, столицею Имперіи, а равно и по транзитному значенію въ торговлѣ съ Монголіей, Манчжуріей и Восточною Сибирью. Европейская концессія расположена въ Тянь-цзинѣ по правому берегу рѣки, отдѣльно отъ китайскаго города.

Жизнь здѣсь довольно пріятна для европейца, хотя рѣка очень грязна и страна кругомъ Тянь-цзина похожа на степь. Трудно представить себѣ мѣсто болѣе скудное. Куда глазъ ни посмотритъ, нѣтъ ни холмика, ни ложбинки, а убогая, безлѣсная равнина простирается во всѣ стороны, до отдаленнаго горизонта. Земля неплодородная, низменная, только на сажень возвышающаяся надъ уровнемъ моря и отдѣляющая на своей поверхности слой соли, покрывающій ее бѣлою корою. Къ С. В. В. и Ю. В., около взморья, тянутся ряды солончаковъ, и если скудная растительность гдѣ нибудь показывается, то уничтожается

постоянными наводненіями. Понятно, что подобныя окрестности не могутъ продовольствовать городъ съ населеніемъ какъ Тянь-цзинъ. Поэтому, когда въ концѣ мая первый хлѣбъ снимается, торговцы, запасшись здѣсь серебромъ для своихъ закупокъ, отправляются внутрь страны на 200, 300 или 500 верстъ. Чѣмъ хуже урожай, тѣмъ дальше уѣзжаютъ торговцы и тѣмъ большее количество серебра исчезаетъ съ тянь-цзинскаго рынка.

Тянь-цзинскій портъ имѣетъ довольно большое значеніе для ввозной торговли. Вывозъ менѣе значителенъ. Общій годовой оборотъ его въ 1879 году составлялъ 50.680,119 руб. с. м. Въ особенности Тянь-цзинъ важенъ для сбыта мануфактуръ. Изо всѣхъ открытыхъ для иностранной торговли китайскихъ портовъ онъ болѣе всѣхъ потребляетъ хлопчато-бумажныхъ тканей и другихъ издѣлій, хотя главный складъ ихъ и находится въ Шанхаѣ. По сбыту тканей и издѣлій Тянь-цзинъ занимаетъ первое мѣсто и притомъ такое, гдѣ поступаетъ въ продажу почти на половину всей суммы, вырученной въ Китаѣ за иностранныя бумажныя издѣлія. Только въ Тянь-цзинѣ случается, что иногда нѣкоторыя хлопчато-бумажныя издѣлія выпродаются безъ остатка и требованія остаются безъ удовлетворенія. Вотъ почему для Тянь-цзина такъ важно благовременное открытіе навигаціи.

Увеличеніе требованія европейскихъ товаровъ для Тянь-цзина и др. сѣверныхъ портовъ объясняется заселеніемъ вновь сѣверныхъ провинцій, совершенно обезлюдѣвшихъ отъ страшнаго голода. Если вѣрить китайскимъ отчетамъ, то эти провинціи лишились семи милліоновъ жителей, но, благодаря избытку населенія въ Китаѣ, уже почти всѣ опустѣлыя жилища снова заняты, и обработка земли возобновлена.

Вотъ главные предметы торговли Тянь-цзина въ 1879 г.:

Ввозъ:			Вывозъ		
Шертинга . .	куск.	1.031,536	Плетен. соломы .	тюк.	9,215
Дриллинга . .	»	219,471	Щетины	пик.	302
Холста . . .	»	505,180	Роговъ	паръ	3,893
Проч. бум. мат.	»	377,122	Фиников . . .	пик.	29,339
Шестян. мат. .	»	34,513	Лекарствъ . . .	»	22,758
Металловъ . .	пик.	12,028	Шкуры и кожи .	штукъ	118,833
Опіума	»	2,948	Меха	»	27,654
Спичекъ . . .	гроссъ	15,429	Шерсти	»	14,751
Иголокъ . . .	тыс.	349,720	Грибовъ	»	948
Кам. угля . .	тонн.	5,619			
Стекла	ящ.	12,401			

Морск. капусты	пик.	20,475
Бумаги	»	70,130
Сахара	»	209,410
Рису	»	1.552,392
Хлѣба	»	513,471

Торговля такъ развивается въ Тянь-цзинѣ, что ему начинаетъ завидовать и Шанхай. Число европейцевъ, торгующихъ въ Тянь-цзинѣ быстро увеличивается въ послѣднее время, и въ кварталахъ англійскомъ, французскомъ и германскомъ недостаетъ мѣста для построекъ; особенно много строятся въ послѣднемъ, гдѣ воздвигаются даже и капитальныя сооруженія; очевидно, что находятъ же здѣсь выгоды все болѣе и болѣе прибывающіе торговые люди, да и пароходныя компаніи, содержащія сообщеніе съ Тянь-цзиномъ, постоянно расширяютъ свои дѣла. Эти сообщенія поддерживаются двумя пароходными компаніями: «China Coast Steam'- Navigation C^{0}», агентъ которой домъ Jardin, Matheson et C^{0}, и «China Merchants Steam-Navigation Company». Еженедѣльно въ приходѣ отъ 4 до 6 пароходовъ, заходящіе по дорогѣ въ Чифу. Изрѣдка есть прямое сообщеніе съ Нагасаки, поддерживаемое небольшимъ пароходомъ компаніи «China Coast».

Судоходное движеніе видно изъ слѣдующей таблицы прихода коммерческихъ судовъ:

	1877 г.		1878 г.		1879 г.	
	число	тоннъ	число	тоннъ	число	тоннъ
Паровыхъ:						
иностранныхъ . .	142	81,918	150	73,439	149	93,061
китайскихъ . . .	196	144,386	164	122,254	168	129,626
Парусныхъ:						
иностранныхъ . .	117	34,762	173	54,100	111	35,948
китайскихъ .	5	2,280	—	—	5	2,285
Итого . .	460	263,346	487	249,793	433	260,920

Къ сожалѣнію подъ русскимъ флагомъ судовъ за эти три года не было, кромѣ 1877 года, когда явилось 1 парусное русское судно въ 82 тонны.

Торговли русскихъ въ Тянь-цзинѣ, въ смыслѣ сбыта разныхъ произведеній русскими и покупки ими же мѣстныхъ продуктовъ для вывоза въ русскіе предѣлы, почти не существуетъ. То, что ввозится нашими купцами, нельзя почти считать торговлей.

Незначительный привозъ русскими купцами товаровъ въ Тянь-цзинъ виденъ изъ нижеслѣдующей таблицы Ж. Въ 1878 и 1880 годахъ въ привозѣ товаровъ изъ Россіи не было.

Ж. ТАБЛИЦА привоза товаровъ русскими купцами въ Тянь-цзинъ.

	1873 г.		1874 г.		1875 г.		1877 г.		1879 г.	
	Колич.	Цѣнность руб.	Колич.	Цѣнность руб.	Колич.	Цѣнность руб.	Колич.	Стоимос.	Колич.	Стоимость.
Сукна миверицк. куск. . .	600	39,600	450	29,800	430	25,800	—	—	—	—
Полусукна	—	—	50	3,300	—	—	—	—	—	—
Моржана кист.	—	—	4	2,600	—	—	—	—	—	—
Яшмы фунт.	—	—	—	—	—	—	272	2,000	—	—
Морской капусты тюк. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	2,445	12,804
Овечьей шерсти » . .	—	—	—	—	—	—	—	—	178	2,800
Табаку и сигаръ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,220
Винъ и водокъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	600
Укупорочн. матеріала . . .	—	—	—	—	—	—	—	1,097	—	—
	—	39,600	—	35,700	—	25,800	—	3,097	—	22,424

Общій вывозъ русскими изъ Тянь-цзина въ Кяхту и на Амуръ, какъ китайскихъ товаровъ, такъ и русскихъ, составлялъ:

Годъ.	На сумму. Руб.
1873	65,583
1874	69,226
1875	59,573
1876	161,366
1877	159,390
1878	99,200
1879	196,551

Подробности объ этомъ вывозѣ видны изъ нижеслѣдующей таблицы З.

3. ТАБЛИЦА вывоза русскими купцами изъ Тянь-цзина.

НАЗВАНІЕ ТОВАРОВЪ.	1876 г.		1877 г.		1878 г.		1879 г.		1880 г.	
	Количество.	Стоимость руб.	Количество.	Стоимость руб.	Количество.	Стоимость руб.	Количество.	Стоимость руб.	Количество.	Ст мо р
I. Въ Кяхту.										
1) Китайскихъ товаровъ.										
Сахара-леденца куколъ	3,017	—	380	4,291	2,684	13,400	2,056	34,291	1,575	22
Ковровъ штукъ .	—	—	—	—	—	—	14	100	—	-
Соломы плет. тюк.	—	—	—	—	—	—	8	817	—	-
Шелк. матер. кус.	486	—	18	536	—	800	305	4,375	—	-
Мѣховъ тибетск. штукъ	26	—	37	1,901	—	1,000	12	610	345	4
Разн. товар. . . .	—	1,585	—	608	—	2,180	—	499	—	
2) Иностр. товар.										
Пива ящик.			8	130			—	—	—	
Керосину ящик. .			9	107			—	40	—	
Сигаръ манильск. штукъ	—	493	1,500	100	—	820	14,000	389	—	
Разн. товар. . . .			—	543			—	308	—	
II. Въ Калганъ и Ургу.										
Бумажн. ткан. . .							—	422	—	
Напитковъ	—	6,269	—	572	—	—	—	180	—	
Другихъ товар. . .							—	165	—	
III. Въ Шанхай и Лондонъ.										
Шкуръ бараньихъ штукъ	—	—	—	—	—	—	2,576	4,122		
Шерсти овечьей фунт.	—	—	840	120	—	—	16,523	1,675		
Шерсти верблюж. фунт.	—	—	342,621	53,840	—	—	131,034	19,569	Нѣтъ с	
Пуху козьяго . .	—	—	12,278	2,456	—	—	157	23		
Соломы плет. тюк.	фунт. 270,401	153,119	1,957	94,180	1,060	81,000	2,340	129,966		
Всего .	—	161,366	—	159,390	—	99,200	—	196,551	—	

Главнымъ занятіемъ русскихъ въ обоихъ городахъ, т. е. въ Калганѣ и Тянь-цзинѣ, была переотправка купленнаго въ Ханькоу и Фучао чая и сопряженные съ нею хлопоты и разсчеты по провозу отъ Тянь-цзина на Кяхту. Для этого въ Тянь-цзинѣ имѣются конторы семи нашихъ торговыхъ домовъ и живетъ постоянно болѣе 25 русскихъ, а именно находилось въ:

	1877 г.	1879 г.	1880 г.
Мужчинъ	11	16	13
Женщинъ	6	12	11
Дѣтей	8	14	9
Итого . .	25	42	33

Изъ привозимыхъ въ Сѣверный Китай русскихъ продуктовъ насъ болѣе всего интересуетъ морская капуста, которой въ 1879 году получено было всего приблизительно на 430,000 руб. монетою. Хотя нашими купцами морская капуста и не привозится, и вся торговля ею въ рукахъ нѣмецкихъ и китайскихъ купцовъ, но этотъ товаръ не лишенъ для насъ интереса, такъ какъ онъ составляетъ одну изъ главнѣйшихъ статей продуктовъ Приморской области, привозимыхъ въ Китай. Вотъ цифры ввоза капусты въ три сѣверные порта Китая (въ рус. фунт.).

	Тянь-цзинъ		Чифу		Ючжуанъ	
	русск.	японск.	русск.	японск.	русск.	японск.
1873 г.	996,705	6.643,459	1.734,895	5.467,200	1,331,266	261,673
1874 »	1.586,443	3.973,282	7.823,514	5.776,943	823,067	34,807
1875 »	—	1.265,847	7.397,925	421,556	3.021,596	33,100
1876 »	621,042		нѣтъ свѣдѣній.			
1877 »	1.020,037	3.037,712	1.962,244	1.493,324	2.436,097	—
1878 »	129,237	2.892,455	9.479,756	1.945,227	2.251,173	—
1879 »	1.842,052	4.432,710	15.190,980	2.749,012	4.053,160	—

Всего привезено было въ три сѣверные порта капусты рус. фунтовъ:

Годъ.	Русской.	Японской.	Итого.
1873	4.062,866	12.372,327	16.435,193
1874	10,233,024	9.785,032	20.018,056
1875	10.419,521	1.720,503	12.140,024
1876	9.794,949	2.474,278	12.269,227
1877	11.418,378	4.531,036	15.949,414
1878	11.860,166	4.837,682	16,697,848
1879	21.086,192	7.181,722	28.267,914

Изъ этихъ цифръ видно, что наша капуста въ Сѣверномъ Китаѣ вытѣсняетъ японскую, привозъ которой хотя съ 1875 г. вновь поднялся до 7 милліоновъ фунт., но далеко еще не до-

шелъ до привоза 1873 г., нашъ же привозъ въ семь лѣтъ упятерился. Наилучшій и главный рынокъ для капусты Чифу, куда она привозится прямо изъ Владивостока или Ольги. Но нужно замѣтить, что вышеупомянутыя статистическія данныя взяты изъ отчетовъ морской таможни, имѣющей дѣло лишь съ судами иностранной постройки. Весьма можетъ быть, что былъ подвозъ морской капусты и на китайскихъ джонкахъ, но вслѣдствіе отсутствія всякихъ данныхъ о чисто китайской морской торговлѣ, часть здѣшней торговли нашими и другими иностранными произведеніями укрывается отъ разсчетовъ.

Изъ вывозныхъ изъ Тянь-цзина товаровъ мѣстнаго происхожденія болѣе всего замѣчательны: плетеная солома, медикаменты, башмаки, бараньи шубы, верблюжья шерсть, рога и мѣховые ковры. Русскіе среди своего главнаго дѣла также занимаются покупкою шерсти, плетеной соломы и сахара-леденца, но тогда какъ для насъ покупка для Шанхая-Лондона шерсти составляетъ постороннее, побочное занятіе, иностранцы, нѣмцы и англичане, скупаютъ постоянно шерсть и кожи въ Южной Монголіи и намѣрены расширить районъ своихъ торговыхъ дѣйствій въ Средней Монголіи, даже до Урги. Иностранцы сбываютъ при этомъ мануфактурные и другіе европейскіе товары,—русскіе же и эти монгольскіе продукты покупаютъ на серебро, ссылаясь на то, что русскія мануфактуры не могутъ, по своей дороговизнѣ, конкуррировать съ англійскими и другими. Но сверхъ дешевизны англійскихъ мануфактуръ нельзя отказать иностраннымъ торговцамъ и въ умѣньи приспособляться къ мѣстнымъ торговымъ условіямъ и пользоваться ими для своихъ выгодъ, даже при мелочныхъ операціяхъ, изъ которыхъ состоитъ дѣло покупки въ Монголіи шерсти.

Начавшая съ начала 1877 года свои торговыя операціи сикоуская компанія привезла изъ Калгана, Гуй-хца-чени и другихъ мѣстностей 355,738½ русск. фунт. шерсти и пуху на 56,415 р. 98 к. для продажи въ Тянь-цзинѣ или въ Шанхаѣ. При нѣкоторомъ умѣньи вести это дѣло компанія можетъ расширить свою дѣятельность и ей предсказывали хорошую будущность. Когда монголы, доставляющіе означенные товары, болѣе привыкнутъ къ торговлѣ, совершенно новой для этого края, и когда они будутъ прилагать больше старанія къ тщательной сортировкѣ сыраго матеріала, то степи ихъ, изобилующія стадами верблюдовъ, барановъ и козъ, сдѣлаются важнымъ рын-

комъ шерсти. Монголія въ этомъ отношеніи будетъ соперничать съ Австраліей, если только китайское правительство станетъ способствовать развитію торговли, а не тормозить ее ограниченіемъ срока для транзитныхъ билетовъ и повышеніемъ вывозной пошлины. Тянь-цзинъ сдѣлается тогда важнымъ шерстянымъ рынкомъ.

Вывозъ отсюда шерсти нашими и иностранными купцами былъ слѣдующій:

Годъ.	Верблюжьей. Русскихъ	Овечьей. фунтовъ.
1873	280,425	50,197
1874	462,236	181,594
1875	601,263	—
1876	1.451,024	256,855
1877	1.976,855	218,891

Иностранная торговля превосходитъ по этой части въ три раза русскую. Русская торговая компанія отправила изъ Тянь-цзина шерсти и пуху:

Годъ.	Пудовъ.	На сумму руб.
1877	9,361	70,748
1878	10,532	76,000

Торговля плетеною соломою, въ которой и наши купцы принимаютъ участіе, постоянно увеличивается и въ этомъ отношеніи Тянь-цзинъ является сильнымъ конкуррентомъ Чифу, какъ видно изъ нижеслѣдующихъ цифръ. Вывезено:

Годъ.	Изъ Тянь-цзина. Русскихъ	Изъ Чифу. фунтовъ.
1876 . . .	869,524	2.089,807
1877 . . .	877,939	3.072,455
1878 . . .	1.361,240	2.865,717
1879 . . .	1.620,777	3.795,513

Солома покупается двумя русскими домами на серебро и направляется преимущественно въ Лондонъ. Соломы было вывезено русскими въ 1876 г. 6,760 пудовъ. Затѣмъ ими было отправлено въ:

	1877 г.		1878 г.		1879 г.	
	Тюк.	На сумму. Руб.	Тюк.	На сумму. Руб.	Тюк.	На сумму. Руб.
Шанхай . .	1,957	94,180	1,025	78,320	2,340	129,966
Кяхту . . .	—	—	35	2,700	8	817
Итого .	1,957	94,180	1,060	81,020	2,348	130,783

Въ виду возможности скорѣйшаго сравнительно расширенія сбыта русскихъ издѣлій въ Сѣверномъ Китаѣ, нежели въ Южномъ, мы сообщаемъ цѣны на различные товары тянь-цзинскаго рынка въ послѣдніе три года:

	1880.		1881.		1882.
Сукно мезерицкое:	л. ф.		л. ф.	л. ф.	л. ф.
Бабкина половинка.	40 —	до	35 —	до 31 —	до 34 50
Тюляева »	— —	»	32 —	— 28 »	31 —
Европ. мануфактуры шерстяныя:					
драдедамъ (ярдъ) .	— 56	»	53 »	— 54½ — 52 »	— 53
камлотъ кусокъ (22 ярда)	11 50	»	11 20 »	11 40 10 20 »	11 40
ластикъ цвѣт. (22 ярдъ)	10 50	»	11 — »	11 20 10 50 »	11 90
лонгъ эльсъ крас. (24 ярдъ)	6 15	»	5 80 »	— — 5 20 »	6 70
люстрин (30 ярдъ) .	3 20	»	3 85 3 75 »	3 80 3 50 »	3 60
Бумажныя:					
шертингъ сѣрый (38 ярдъ) . . .	1 76	»	2 25 1 64 »	2 22 1 60 »	2 25
шертингъ бѣлый (40 ярдъ)	1 64	»	2 15 1 80 »	2 37 1 65 »	2 44
дриллингъ (отъ 30 до 40 ярдъ). . . .	1 77	»	3 20 1 80 »	3 22 1 70 »	3 7
ситецъ (28 ярдъ) .	1 35	»	1 45 1 45 »	1 48 1 43 »	1 50
» турецк. крас. (24 ярдъ) . .	2 71	»	— — 2 50 »	— — 1 50 »	— —
плисъ черный ярдъ.	— 17	»	— — 14 »	— 15 — 13 »	— 14
чешуйка »	— 12½	»	— — 12 »	— 12½ — 12 »	— —
Китайскіе товары:					
ревень 100 гиновъ	20 —	»	— — 48 50 »	— — 48 — »	60 —
сахаръ леденецъ амойскій:					
желтый лучшій пикуль	6 10	»	— — 5 40 »	6 20 6 20 »	6 50
кантонск. бѣлый пикуль . . .	8 —	»	— — 7 30 »	7 80 7 40 »	8 —
сахарный песокъ пикуль . .	— —	»	— — 5 50 »	7 20 6 50 »	7 60
морск. капуста японская пикуль .	2 20	»	— — 2 60 »	— — 2 60 »	2 70
морск. капуста амурская	1 34	»	— — 1 50 »	1 60 1 70 »	— —

Товаровъ, принадлежащихъ русскимъ, черезъ Тянь-цзинъ проходитъ на сумму отъ 3 до 7½ милл. руб. въ годъ, но болѣе точныя свѣдѣнія о размѣрѣ здѣсь оборотовъ русскихъ дадутъ нижеслѣдующія данныя о вывозѣ и привозѣ въ Тянь-цзинъ русскихъ капиталовъ въ монетѣ и векселяхъ:

Привозъ металловъ:	1873 г.	1874 г.	1875 г.	1877 г.	1878 г.	1879 г.	1880 г.
	На сумму рублей.						
Полуимперіаловъ . . .	543,592	501,343	400,582	46,606	14,311	17,164	141,145
Рублей	18,349	4,376	700		90	—	200
Серебр. слитковъ . . .	129	3,511	—	—	—	2,508	207,189
5-ти франковиковъ . .	322	327	—	—	—	—	—
Долларовъ	14,440	—	—	—	—	136,244	—
Векселей переведено:							
Изъ Кяхты	905,883	761,068	978,358	1.170,260	47,619	215,141	13,051
» Шанхая и Ханьк. .					992,900	2.327,481	1.872,380
» Россіи	—	—	—	—	165,341	—	—
Вывозъ металловъ:							
Золота въ слиткахъ . .	—	—	—	—	345	—	—
Векселей въ Ханькоу. .	278,502	162,641	307,618	136,623	92,056	386,414	—
» » Тунчжоу .				114,610	638,622	763,253	971,371
» » Калганъ. .							
» » Россію . .	—	—	—	—	15,293	—	—
Общее движеніе капиталовъ	1.761,478	1.433,266	1.687,258	1 353,489	1.952,177	3.848,207	3.205,336

За 1876 г. свѣдѣній не имѣется. Все это движеніе капиталовъ направлено, какъ мы говорили, на переотправочную дѣятельность. Въ нѣкоторыхъ газетахъ сообщали, будто бы русскіе намѣрены покинуть всѣ торговыя дѣла въ Тянь-цзинѣ и впредь направлять всѣ чаи, идущіе въ Кяхту амурскимъ путемъ. Если бы рѣчь шла о направленіи чрезъ Одессу, то разумѣется этимъ путемъ можно бы отправить сколько угодно, но рѣшительно нельзя думать, чтобы всю массу чаевъ, идущую еще чрезъ Монголію, можно было направить чрезъ Амуръ, при нынѣшнемъ мало обезпеченномъ движеніи по Амуру, и по раннему прекращенію навигаціи въ Николаевскѣ. Пока существуетъ огромная разница въ пошлинѣ на чаи, идущіе морскимъ путемъ и чрезъ западную границу, и на тѣ чаи, которые входятъ чрезъ Сибирь, значительная часть закупаемыхъ русскими въ Китаѣ чаевъ всегда будетъ идти чрезъ Тянь-цзинъ, ибо, не говоря уже о томъ количествѣ, которое потребно для самой Сибири и для Средней Азіи, при среднихъ цѣнахъ провоза чрезъ Сибирь, даже и тѣ байховые чаи, которые идутъ въ Россію, будутъ обходиться не дороже, чѣмъ доставляемые моремъ при высокой таможенной пошлинѣ; относительно же кирпичныхъ разница будетъ еще несоразмѣрнѣе; поэтому-то въ пятилѣтіе до 1875 года среднимъ числомъ въ годъ было отправлено изъ Тянь-цзина въ Россію 14.995,276 фунтовъ чая, а съ 1875 по 1880 г. ежегодно среднимъ числомъ 28.994,847 фунтовъ, т. е. сухопутная перевозка почти удвоилась.

Такимъ образомъ русскіе не имѣютъ основанія покидать Тянь-цзинъ, тѣмъ болѣе, что въ немъ, независимо отъ провоза чая,

есть торговля и русскими товарами. Что же касается затрудненій въ провозѣ чаевъ чрезъ Китай и Монголію до Кяхты, то хотя они велики, особенно въ томъ случаѣ, когда этимъ путемъ отправляется слишкомъ большая масса чаевъ, или же при дурныхъ атмосферныхъ условіяхъ, но при обыкновенныхъ обстоятельствахъ имѣть и подобный путь въ своемъ распоряженіи для Россіи весьма выгодно, чтобы не поставить себя въ исключительную зависимость отъ другихъ средствъ провоза на случай войны, когда будетъ занятъ Суэзскій каналъ.

Всего русскими чая и прочихъ товаровъ провозится чрезъ Тянь-цзинъ и Монголію на Кяхту отъ 700,000 до милліона пудовъ въ годъ. Въ 1878 г. прошло чрезъ Тянь-цзинъ 715,862 пуд.; за провозъ ихъ было уплачено:

	Руб.
Фрахтъ изъ Ханькоу и Фучао . .	300,000
Уплачено въ Тянь-цзинѣ	642,745
» » Калганѣ	793,083
» » Ургѣ	268,157
» » Кяхтѣ	58,842
Итого . . .	2.062.827

или собственно за сухопутную перевозку до Кяхты съ пуда 2 руб. 88 к. серебромъ. Въ 1879 г. одни расходы въ Калганѣ, Ургѣ и Кяхтѣ составили 1.258,740 руб. металломъ, да укупорочные матеріалы стоили 79,298 руб.

Переотправочная дѣятельность проста и однообразна, изъ года въ годъ идетъ она заведеннымъ, установленнымъ путемъ. Нельзя не пожелать, чтобы русскіе съумѣли ближе стать къ тѣмъ лицамъ, которыя у нихъ сплавляютъ и перевозятъ чай, а то теперь они всю практическую сторону дѣла передали въ руки посредниковъ, компрадоровъ-китайцевъ. Справедливо, что эти китайцы необходимы, но съ другой стороны большое должно бы спасибо сказать и тѣмъ, которые съумѣли бы обойтись, хоть отчасти, безъ посредства и опеки безсмѣнныхъ компрадоровъ. Изъ Тянь-цзина въ Тунъ-чжоу товары отправляются на лодкахъ и плата производится за 10,000 гиновъ, причемъ по условію съ китайцами-возчиками считаются ящикъ байховаго чая въ 85 гиновъ, кирпичнаго въ 90 гин., кукла сахара въ 90 гиновъ. Зимою, по закрытіи навигаціи, запоздавшіе чаи отправляютъ на большихъ двухколесныхъ телѣгахъ (въ Китаѣ вообще нѣтъ телѣгъ о четырехъ колесахъ), передвигаемыхъ быками, ослами, лошадьми и мулами, запряженными нерѣдко вмѣстѣ. Провозъ этотъ об-

ходится несравненно дороже, почему количество ящиковъ, отправляемыхъ такимъ способомъ, небольшое.

Между Тунъ-чжоу и Калганомъ нѣтъ ни водянаго пути, ни удобной дороги и чай идетъ на верблюдахъ, по 4 — 5 ящиковъ на каждомъ; только въ крайнихъ случаяхъ, когда мало верблюдовъ въ пригонѣ, берутъ муловъ. Плата производится здѣсь съ 1,000 гиновъ, причемъ ящикъ байховаго чая принимается въ 86½ гин., ящикъ кирпичнаго пекинскаго въ 102 г., кирпичнаго обыкновеннаго въ 100 гиновъ, кукла сахара въ 102 гина. Изъ Калгана чай отправляютъ въ Ургу и Кяхту (разстояніе отъ Калгана до Урги 950 верстъ, а отъ Урги до Кяхты 280 верстъ) на верблюдахъ или на быкахъ, условившись черезъ китайскихъ посредниковъ въ провозной цѣнѣ съ каждаго ящика. Провозныя цѣны изъ Тянь-цзина въ Калганъ были за:

	Въ 1876 г.		Въ 1879 г.	
	Мѣсто.	100 рус. фунт.	Мѣсто.	100 рус. фунт.
Чая байховаго . .	2 руб. 71 к.	3 руб. 00 к.	3 руб. 71 к.	3 руб. 75 к.
» зеленаго . . .	2 » 16 »	3 » 97 »	3 » 05 »	4 » 78 »
» кирпичн. черн.	2 » 68 »	1 » 92 »	4 » 43 »	2 » 88 »
» » обыкнов.	2 » 69 »	1 » 98 »	4 » 25 »	2 » 81 »
» » зеленаго.	2 » 56 »	1 » 83 »	4 » 21 »	2 » 82 »

Точно также вздорожалъ провозъ отъ Калгана въ Ургу и Кяхту. Въ Ургу цѣны стояли въ прежнее время среднимъ числомъ около 4 рублей, въ Кяхту около 6 руб. съ ящика и ниже, въ 1879 г. 5 и 7 руб. Въ послѣднее время цѣны еще болѣе вздорожали. Въ 1879 г. платили: отъ Тянь-цзина въ Тунъ-чжоу съ ящика байховаго чая отъ 0,1 — 0,11 лана; съ ящика кирпичнаго обыкновеннаго чая отъ 0,11 — 0,12; съ ящика кирпичнаго обыкновеннаго чая отъ 0,11 — 9,12 л. Отъ Тунъ-чжоу въ Калганъ съ ящика байховаго чая отъ 0,44 до 0,84 л., съ ящика кирпичнаго пекинскаго чая отъ 0,52 л. до 0,99 л., съ ящика кирпичнаго обыкновеннаго чая отъ 0,51 л. до 0,97 л. Отъ Калгана въ Кяхту съ ящика байховаго чая отъ 2,15, 2,08 до 3,08 лана; съ ящика кирпичнаго пекинскаго чая отъ 2,35 до 3,34 л.; съ ящика кирпичнаго обыкновеннаго отъ 2,25 до 3,23 л. Итого провозная цѣна обходилась въ первомъ случаѣ отъ 2,69 до 4,03 лана, во второмъ отъ 2,98 до 4,45 л. и въ третьемъ случаѣ отъ 2,87 до 4,32 лана.

Между тѣмъ осенью, когда идетъ главная перевозка, платили въ 1881 г. за провозъ водою изъ Тянь-цзина до Тунъ-чжоу

13 ланъ за 10,000 гинъ, сухимъ путемъ отъ Тунъ-чжоу до Калгана 8 — 9 ланъ за 1,000 гинъ, отъ Калгана въ Ургу за мѣсто чая байховаго 2 лана, кирпичнаго обыкновеннаго чернаго, въ 64 кирп., 2 л. 60 ф.; чернаго, 60 кирп., 2 л. 40 ф.; чернаго, 56 кирпичей, 2 л. 20 ф. Въ 1882 г. цѣны были отъ Тянь-цзина до Тунъ-чжоу 13 ланъ, отъ Тянь-цзина въ Тунъ-чжоу на телѣгахъ 35 ф. съ ящика; отъ Тунъ-чжоу до Калгана отъ 7½ до 10 л. 30 ф.; отъ Калгана въ Ургу за мѣсто байховаго чая 2 л. 20 ф. до 3 л. 10 ф.; кирпичнаго обыкновеннаго и чернаго, въ 64 кирп., 3 л. 80 ф.; чернаго, 60 кирп., отъ 3 л. 50 ф. до 3 л. 60 ф.; чернаго, 54 кирп., отъ 3 л. 30 ф. до 3 л. 40 ф.; за провозъ изъ Калгана прямо въ Кяхту за байховый чай отъ 3 л. 90 ф. до 4 л. за мѣсто, т. е. то же, что въ 1879 г. стоило все разстояніе отъ Тянь-цзина до Кяхты. При срочной доставкѣ къ цѣнѣ условливается еще додача на мѣстѣ, въ Калганѣ 10 ф., до Кяхты 50 фынъ.

При безостановочныхъ отправкахъ чай въ путеслѣдованіи до Кяхты находится отъ Тянь-цзина до Тунъ-чжоу приблизительно 6 сутокъ, въ пути отъ Тунъ-чжоу въ Калганъ 8 сут., отъ Калгана въ Кяхту на верблюдахъ 35 сутокъ, а на быкахъ 76 сутокъ. Итого на весь путь необходимо отъ 49 до 90 сутокъ.

Всего было переотправлено разныхъ чаевъ русскими домами черезъ Тянь-цзинъ:

	1874 г.	1875 г.	1876 г.	1877 г.
	Русскихъ фунтовъ.			
чернаго чая	3.713,457	4.272,993	6.138,479	7.484,772
зеленаго »	—	—	38,085	148
кирпичнаго чернаго . .	7.272,193	20.029,229	14.269,590	14.592,571
» зеленаго . .	374,610	243,233	155,061	7,437
» обыкнов. . .	2.384,905	2.377,705	2.646,578	1.022,473
итого кирпичнаго .	10.031,708	22.650,167	17.071,229	15.622,481
всего . . .	13.745,165	26.923,160	23.247,793	23.107,401

	1878 г.	1879 г.	1880 г.	1881 г.
	Русскихъ фунтовъ.			Мѣст.
чернаго чая	9.101,280	14.142,616	9.170,853	88,436
зеленаго »		66,415	237,746	—
хуасяна »	—	10.501	—	—
кирпичнаго чернаго . .	17.125,280	25.039,297	16.665,260	91.727
» зеленаго .	180,560	29,835	88,966	1,352
» обыкновен.	2.124,000	4.234,138	2.434,217	13,033
плиточнаго	—	—	—	2,173
полѣчатаго	—	82,644	210,224	393
итого кирпичнаго . .	19.429,840	25.385,914	19.398,687	110,698
всего	28.531,120	43.605,446	28.807,286	199,114

Въ 1882 году чая байховаго получено было русскими для отправки въ Кяхту 84,758 мѣстъ, почти исключительно ханькоускаго, на 3,642 мѣста болѣе чѣмъ въ 1881 г. Чая кирпичнаго получено русскими для отправки въ Кяхту изъ Ханькоу: чернаго пекинскаго 69,526 ящик., зеленаго 361 ящ., плиточнаго 620 ящ., обыковеннаго 17,368 ящ., полѣнчатаго 620 ящиковъ, изъ Фучао чернаго пекинскаго 24,959 ящ., а всего 112,834 ящ., болѣе чѣмъ въ 1881 году на 3,158 ящ. Сверхъ того, для Кяхты отправляется чай сансійскими китайскими купцами; такихъ чаевъ было провезено черезъ Тянь-цзинъ въ 1871 году байховыхъ 26,174 ящ., кирпичныхъ обыкновенныхъ 56,098 ящиковъ, а въ 1882 году китайцами привезено моремъ для отправки въ Кяхту: чая байховаго 27,395 ящ., чая кирпичнаго обыкновеннаго 88,428 ящ., послѣдняго на 32,330 ящ. болѣе чѣмъ въ 1881 г. Болѣе подробныя свѣдѣнія объ этомъ вывозѣ имѣются о слѣдующихъ годахъ. Вывезено китайцами изъ Тянь-цзина въ Восточную Сибирь:

	байховаго	кирпичнаго	всего
	Ф у н т о в ъ.		
Въ 1874 году.	5.056,790	3.964,460	9.021,250
» 1875 »	4.545,505	4.271,160	8.816,665
» 1876 »	4.028,430	4.734,100	8.762,530
» 1877 »	4.590,520	3.342,290	7.932,810

Подробности происхожденія различныхъ чаевъ, переотправленныхъ русскими изъ Тянь-цзина, видны изъ нижеслѣдующей таблицы И.

Ходъ чайной торговли по направленію черезъ Тянь-цзинъ за послѣдніе годы представляется въ слѣдующихъ общихъ чертахъ. Послѣ тянь-цзинской рѣзни 1870 года и событій франзузско-германской войны, имѣвшихъ послѣдствіемъ сильный упадокъ нашей торговли въ Китаѣ, въ 1872 г. она снова поднялась въ Тянь-цзинѣ почти до 4 милліоновъ рублей, т. е. на тотъ уровень, на которомъ стояла до 1870 года, а въ послѣдующемъ 1873 г. она достигла даже цифры въ $4^1/_2$ милл. р., которой не было примѣра въ нашихъ торговыхъ сношеніяхъ прежнихъ лѣтъ.

Огромный вывозъ чая въ 1873 году долженъ былъ наводнить наши рынки и производить реакцію въ покупкахъ 1874 года, которыя на одномъ байховомъ чаѣ уменьшились на милліонъ рублей. На такую же почти сумму уменьшился вывозъ черезъ Тянь-цзинъ кирпичнаго пекинскаго чернаго чая изъ Хань-

	Мѣстъ.	Русск. фунт.	Стоим. руб.	Мѣстъ.	Русск. фунт.	Стоим. провоза до Калгана руб.	Мѣстъ.	Русск. фунт.	Стоим. въ руб.	Мѣстъ.	Русск. фунт.	Стоим. провоза до Калгана руб.	Мѣстъ.	Русск. фунт.	Стоим. провоза руб.
Вайховаго:															
Изъ Фучао	2,833	241,369	110,981	12,676	1.233,204	32,588	—	—	—	122,122	12.007,223	531,161	88,035	8.723,270	307,899
» **Ханькоу**	43,872	4.031,624	1.969,873	66,164	6.251,568	174,956	—	—	—	21,120	2.135,393		4,552	447,583	
Зеленаго изъ Ханькоу.	—	—	—	2	118	5	—	—	—	1,039	66,415	3,177	2,311	237,746	6,696
Хуасина изъ Фучао .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	100	10,501	369	—	—	—
Итого . .	47,705	4.272,993	2.080,854	78,842	7.484,920	207,519	89,312	9.101,280	2.698,300	144,281	14.219,532	534,377	94,898	9.408,599	314,589
Кирпичнаго.															
Чернаго изъ Ханькоу въ Кяхту	102,061	14.135,630	1.893,185	42,599	6.196,491	118,805	128,132	17.125,280	1.975,051	63,042	9.427,969	723,576	53,374	7.322,135	338,755
Чернаго изъ Ханькоу на Амуръ	1,000	134,855	16,500	1,325	195,713	—				—	—		—	—	
Чернаго изъ Фучао въ Кяхту	39,129	5.287,691	657,211	49,157	7.143,699	138,059				87,554	13.662,393		58,659	8.070,398	
Черн. изъ Цзю цзана .	3,491	471,053	55,856	7,451	1.056,668	20,966				12,185	1.948,935		9,225	1.272,747	
Зеленаго изъ Ханькоу.	1,322	176,546	20,694	53	7,437	148	1,275	180,560	16,920	200	29,835	841	656	88,966	1,869
» **на Амуръ**. .	500	66,687	7,500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» **изъ Фучао** .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Обмнков. изъ Ханькоу.	17,848	2,377,705	280,491	7,305	1.022,473	20,731	53,100	2.123,000	22,700	24,932	3.767,031	118,912	12,909	1.907,116	44,031
» » **Фучао** .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,016	467,104		3,641	527,101	
Платочн. изъ Ханькоу.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	554	82,644	—	1,964	210,224	5,767
Полѣчат. » » .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого . .	165,351	22.650,167	2.931,437	106,565	15.426,768	298,712	182,507	19,429,840	2.014,671	191,483	29.385,914	843,330	140,428	19.398,687	390,121
Всего . .	213,056	26.923,160	5.012,291	185,407	22.911,688	506,261	271,819	28.531,120	4.712,971	335,764	43.605,446	1.378,038	235,326	28.807,286	705,010
											Стоимос. 4.921,171 руб.				

коу, и хотя закупки этого чая въ Фучао и другихъ сортовъ кирпичнаго чая совершались въ большихъ размѣрахъ, чѣмъ въ предъидущемъ году, однако стоимость всего вывезеннаго чая не достигла цифры 3 милліон. рублей. Причиною уменьшенія вывоза кирпичнаго чая были поступки нашихъ купцовъ въ Ханькоу, описанные нами выше, да и количество оказалось недостаточнымъ для выполненія заказовъ, полученныхъ изъ Сибири. Для удовлетворенія своихъ довѣрителей купцы наши высылали потомъ кирпичи зимняго приготовленія, проходившіе черезъ Тянь-цзинъ въ началѣ года. Такимъ образомъ чай этотъ показанъ въ отчетѣ былъ за 1875 г. Кромѣ того, въ 1874 г. было мало верблюдовъ, такъ какъ огромное число ихъ ушло въ Тибетъ съ монгольской депутаціей за новымъ хутухтой.

1875 годъ былъ весьма удачный; сдѣланный въ немъ торговый оборотъ превосходилъ даже безпримѣрный до того 1873 годъ на 520,000 рублей, благодаря въ особенности увеличенному вывозу кирпичнаго чая. Несмотря на военныя событія 1877 г., наша торговля въ сѣверномъ Китаѣ весьма мало отъ этого пострадала и хотя вывозъ чая изъ Ханькоу и изъ Фучао былъ въ 1877 году меньше чѣмъ въ 1876 г., однако послѣ прекращенія прямаго морскаго сообщенія между означенными портами и Одессою большая противъ прежняго часть этого продукта пошла черезъ Тянь-цзинъ. Въ особенности же много было получено чернаго чая, между тѣмъ какъ кирпичнаго чая привезено было меньше. Другую причину увеличеннаго въ 1877 году провоза чернаго чая черезъ Тянь-цзинъ слѣдуетъ искать во введеніи пошлинъ золотомъ. При дороговизнѣ этого металла разница между пошлиною на байховый чай, ввозимый черезъ западную границу или черезъ иркутскую таможню, сдѣлалась слишкомъ значительною, чтобы не заставить нашихъ чаеторговцевъ предпочитать сѣверный путь. На зеленый, а также на обыкновенный кирпичный чай у нашихъ купцовъ было мало требованій, потому что этотъ чай провозился китайцами въ большемъ количествѣ въ Монголію и далѣе въ Сибирь, и наши купцы были безсильны противъ ихъ конкурренціи, не имѣвъ права продажи товаровъ дорогою въ Монголію.

Вліяніе взиманія пошлины золотомъ въ нашихъ таможняхъ и пониженія кредитнаго рубля отзывалось и въ 1878 и 1879 годахъ; наши чаеторговцы, заказывая чаи, просили отправлять чаи преимущественно черезъ Тянь-цзинъ и Кяхту. Поэтому

въ 1879 г. сухопутная перевозка достигла своего максимума; чаевъ было доставлено въ Тянь-цзинъ на сумму свыше 7.700,000 рублей. Къ сожалѣнію, перевозочныя средства далеко не оказались достаточными. Вслѣдствіе большихъ снѣговъ зимою подножные кормы открылись поздно и не только что цѣны поднялись до небывалыхъ цифръ, но купцы должны были сложить чай въ Калганѣ и къ 1-му января слѣдующаго года лишь немного болѣе половины ящиковъ прошлогодняго сезона съумѣли отправить въ Ургу и Кяхту.

1880 г. былъ особенно тяжелъ вслѣдствіе натянутаго положенія между Россіей и Китаемъ, вызваннаго кульджинскимъ вопросомъ. Положеніе это дало себя почувствовать во всѣхъ дѣлахъ и затрудняло рѣшеніе возникающихъ между нашими и китайскими подданными споровъ. Чаи лежали за отсутствіемъ верблюдовъ въ Калганѣ и далѣе въ степи, подвергаясь всякимъ невзгодамъ. Верблюдовъ имѣлось для провоза не болѣе 25,000, а въ нормальное время ихъ употребляется до 120,000.

Уменьшеніе перевозочныхъ средствъ и глубокіе снѣга невыгодно отразились и въ 1881 году на транспортированіи чаевъ, по цѣлому мѣсяцу запаздывавшихъ на разстояніи изъ Урги въ Кяхту. Поэтому количество русскихъ чаевъ, прошедшихъ черезъ Ургу (213,851 мѣсто) было менѣе количества ихъ за 1880 г. (252,995 мѣстъ). Такая разница являлась, впрочемъ, и отъ другихъ причинъ: во-первыхъ, отъ высокаго курса на золото, которымъ приходилось производить расплату, во-вторыхъ, отъ убытка, понесеннаго чаеторговцами на ирбитской и нижегородской ярмаркахъ; въ-третьихъ, не выясненныя еще въ началѣ 1881 года отношенія наши съ Китаемъ заставляли купцовъ бояться перевода капиталовъ въ Китай.

Лѣто 1882 г., по словамъ нашего консула въ Ургѣ, отразилось на Монголіи какъ особая небесная кара. Съ начала мая до половины іюля прошло только два небольшихъ дождя, трава высохла въ самомъ началѣ, колодцы изсякли и даже дикіе козы гибли отъ жажды. Изюбри, самые осторожные звѣри, держащіеся въ глубинѣ ургинскихъ лѣсовъ, томимые жаждой, безстрашно выходили на водопой. Монголы неохотно везли тяжелые кирпичные чаи, въ 60 и 64 кирпича, не надѣясь на плохо поправившихся верблюдовъ. Они предпочитали ящики въ 56 кирпичей. Скотъ до того истощалъ, что нѣкоторыя партіи чаевъ отъ Калгана до Урги тянулись болѣе полгода. Такъ какъ къ

этому несчастію присоединилась очень снѣжная зима, то не обойдется дѣло безъ страшныхъ падежей скота и общей голодовки, отчего должно потерпѣть и передвиженіе русскихъ чаевъ по Монголіи и наша торговля въ этомъ краѣ. Дѣйствительно, по свѣдѣніямъ отъ 3 марта 1883 г., передвиженіе товаровъ между Кяхтою, Ургою и Калганомъ крайне замедлялось вслѣдствіе снѣговъ, безкормицы и падежа верблюдовъ и быковъ. Въ Гоби возчики-монголы сложили до 20,000 ящик. чая. Консульство наше входило съ просьбою о содѣйствіи и охранѣ къ китайской власти; китайцы сочувствуютъ намъ, но признаютъ помощь невозможною. Почта изъ Кяхты въ Калганъ идетъ полтора мѣсяца; ощущается потребность въ устройствѣ телеграфа, который оживилъ бы замирающую торговлю. По слухамъ, верблюдовъ въ нынѣшній сезонъ будетъ не болѣе двухъ третей противъ прежнихъ лѣтъ, если не менѣе; но это лишь въ первый путь, а на обратный, въ особенности зимой, трудно разсчитывать и на половину того количества, какое приходило прежде. Такимъ образомъ, если сухопутная транспортировка чая и не прекратится, то во всякомъ случаѣ она едва ли способна безъ желѣзныхъ дорогъ къ дальнѣйшему расширенію.

О торговлѣ Калгана и Кяхты намъ нечего распространяться, ибо сухопутная торговля не входитъ въ наше изслѣдованіе. Замѣтимъ только мимоходомъ, что въ Калганѣ у насъ самая ничтожная торговля, хотя не малое количество русскихъ товаровъ привозится туда, но это вымѣниваемые китайцами въ Кяхтѣ на чаи. Такъ, напр., въ 1878 г. русскіе продали юфтевой кожи на 10,446 рублей (въ 1879 г. на 5,084 руб), вывезенной изъ Кяхты, — а купили 660 мѣстъ кирпичнаго обыкновеннаго чая на 9,152 руб. Слѣдовательно настоящей прямой купли-продажи русскими въ Калганѣ было въ 1878 г. всего на сумму 19,616 р., что, конечно, составляетъ болѣе чѣмъ скромную цифру. Между тѣмъ китайцы сбыли въ 1878 г. въ Калганѣ вывезенныхъ изъ Кяхты русскихъ товаровъ: суконъ, плиса, юфти, мѣховъ и пр. на сумму около $1^1/_2$ милл. рублей. Калганъ очень важенъ, однако, какъ передаточный пунктъ и русскихъ капиталовъ оборачивается здѣсь въ годъ до $1^1/_2$ милліон. руб. (въ 1879 году 1.463,363 руб.).

Изъ торгующихъ въ Кяхтѣ купцовъ остались теперь на первомъ планѣ фирмы: Лушникова, Корзухина, Перевалова, Молчанова, Коковина, затѣмъ идутъ Сердюковъ, Серебряковъ, Осо-

кинъ, Шишмановъ и Сахаровъ. Размѣры ихъ оборотовъ видны изъ сравнительныхъ свѣдѣній о привозѣ въ Кяхту въ 1880, 1881 и 1882 годахъ:

По торговлѣ караванной русской.	1880 г. Мѣстъ.	1881 г. Мѣстъ.	1882 г. Мѣстъ.
Чая байховаго: цвѣточнаго . . .	650	213	78
чернаго	162,606	83,319	116,883
зеленаго	592	1,162	927
Чая кирпичнаго: чернаго	144,910	125,672	134,201
зеленаго . . .	270	—	2,298
обыкнов. . . .	33,003	14,532	38,998
Чая полѣичатаго.	100	108	452
Леденца	1,762	3,108	4,565
По торговлѣ изъ Маймачина китайской.			
Чая байховаго цвѣточнаго . . .	295	834	300
чернаго	5,187	36,300	7,900
Чая кирпичнаго: чернаго .	1,236	466	909
обыкнов. . . .	17,933	17,520	20,531
зеленаго . . .	148	1,633	—
Чая полѣичатаго.	11	—	—
Леденца	407	—	—

На нижегородскую ярмарку въ 1882 г. отправлено отсюда чая байховаго 21,000 мѣстъ; кирпичнаго, чернаго ханькоускаго и фучаоскаго 25,000 мѣстъ; обыкновеннаго отъ русскихъ 13,000 мѣстъ, отъ китайцевъ 20,000 мѣстъ. Вывозъ состоитъ изъ мизерицкихъ суконъ, плиса, бязи, роговъ сайгачьихъ, мѣховъ, мѣдныхъ издѣлій и сахара. Доставка чаевъ изъ Кяхты до Иркутска стоитъ не дешево вслѣдствіе дороговизны овса. Провозы по доставкѣ въ Кяхту товаровъ съ нижегородской ярмарки состоялись на декабрь 1882 г. по 8 р. съ пуда, на февраль 1883 года по 4 р. 75 к. Впрочемъ, количество идущихъ нынѣ сюда товаровъ съ ярмарки не велико. Вообще для Кяхты предвидится впереди мало благопріятнаго; торговые обороты ея постоянно встрѣчаютъ задержки отъ затрудненія для движенія через Монголію, вслѣдствіе отсрочки постройки сибирской дороги отъ недостатка безопасности для чайныхъ и товарныхъ обозовъ во время слѣдованія ихъ по Сибири. Срѣзываніе мѣстъ съ чаем и съ товарами и замѣна ихъ мѣстами, набитыми всякимъ хламомъ, давно стали нормальнымъ явленіемъ. Положеніе измѣнится только, если Китай проведетъ желѣзную дорогу отъ Пекина на сѣверъ и доведетъ ее до Калгана.

Городъ Энтай или Чифу—какъ окрестили его иностранцы по названію одного близъ лежащаго мѣстечка, не имѣющаго

ничего общаго съ морскимъ портомъ—лежитъ въ южной части Печелійскаго залива. Въ зимнее время (съ декабря до марта), когда прекращается навигація по рѣкѣ Байхе, Чифу представляетъ собою центральный пунктъ, изъ котораго всѣ товары, доставляемые моремъ, слѣдуютъ въ Тянь-цзинъ сухимъ путемъ, но такъ какъ сухопутная перевозка въ Китаѣ крайне затруднительна, то торговля не развивается. Общій оборотъ въ Чифу составлялъ въ 1879 г. 10.063,498 ланъ, въ 1880 г. 9.505,815 ланъ; главный предметъ вывоза бобовыя лепешки (въ 1880 г. 967,717 пик.) и бобы (189,873 пик.). О русскихъ товарахъ, идущихъ сюда, мы уже говорили выше.

Для военныхъ и коммерческихъ судовъ Энтай или рейдъ Чифу представляетъ собою обширную бухту; въ южной части ея расположенъ городъ, состоящій изъ собственно китайскаго города и европейской резиденціи. Европейцы расположились на холмѣ Tower и по его склонамъ, гдѣ имѣютъ свои дома и торговые склады; тутъ же выстроены и двѣ гостинницы для пріѣзжающихъ на дачу, ибо изъ открытыхъ портовъ Китая самая дешевая жизнь и самая дешевая провизія именно въ Чифу, который къ тому же имѣетъ лѣтомъ хорошій климатъ. Жителей въ Чифу 35,000.

Бухта Чифу защищена съ сѣвера полуостровомъ Чифу и группою острововъ Kung-Kung, занимающей около 3 миль протяженія. Эта группа представляетъ собою какъ бы природный брекватеръ, много облегчающій стоянку на якорѣ при сѣверныхъ вѣтрахъ. Стоянка на рейдѣ, благодаря прекрасному грунту, вообще безопасна, но при свѣжихъ NO и NW вѣтрахъ на рейдѣ разводится сильная зыбь, крайне безпокойная въ томъ еще отношеніи, что направленіе движенія зыби зачастую не совпадаетъ съ направленіемъ дующаго вѣтра.

ГЛАВА XV.

Китай.

(Продолженіе).

Судоходство въ открытыхъ китайскихъ портахъ.—Перевозка чая, гонка пароходовъ.—Фрахты.—Нагрузка, доки и пр.—Эмиграція китайцевъ, вопросъ о куліяхъ и значеніе его для судоходства въ Китаѣ.

Вслѣдствіе обширности береговой линіи и склонности китайцевъ къ мореходству, судоходство въ Китаѣ чрезвычайно велико, но о каботажномъ судоходствѣ къ сожалѣнію не имѣется никакихъ свѣдѣній, число же судовъ, пришедшихъ и ушедшихъ съ 1876 по 1881 годъ въ открытыхъ портахъ Китая, видно изъ нижеслѣдующей таблицы К.

Изъ этой таблицы слѣдуетъ, что въ 1876 году участіе англійскаго флота въ китайской торговлѣ было въ размѣрѣ $50^1/_2{}^0/_0$, въ 1881 году это участіе поднялось до $62^1/_4{}^0/_0$. Это не значитъ однако, что англійская прямая торговля въ Китаѣ развилась въ той же пропорціи: англійское судоходство служитъ все болѣе и болѣе посредникомъ для торговли разныхъ націй. Торговля Соединенныхъ Штатовъ въ открытыхъ китайскихъ портахъ увеличилась съ 22 милл. руб. въ 1876 г. до 37 милл. руб. въ 1881 г., между тѣмъ тоннажъ американскихъ судовъ въ тѣхъ же портахъ упалъ съ 2.400,000 до 225,000 тоннъ. Это уменьшеніе произошло отъ продажи большаго числа американскихъ судовъ китайцамъ, а равно и отъ замѣщенія въ перевозкахъ американскихъ судовъ англійскими. Французское судоходство также уменьшилось съ 170,740 до 136,734 тоннъ; русское же, хотя и не играющее замѣтной роли, упало во время войны и дошло до минимума въ 1879 г., но съ 1880 г., бла-

К. ТАБЛИЦА прихода и ухода судовъ въ открытыхъ портахъ Китая.

Подъ флагомъ.	1876 г.		1877 г.		1878 г.		1879 г.		1880 г.		1881 г.	
	Число.	Тоннъ.	Число.	Тоннъ.	Число.	Тоннъ.	Число.	Тоннъ.	Число.	Тоннъ.	Число.	Тоннъ.
Американскимъ	3,517	2.410,421	1,446	516,112	1,018	341,942	931	270,632	1,070	287,369	870	224,730
Австрійскимъ	2	580	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Бельгійскимъ	—	—	—	—	2	4,494	—	—	4	4,500	—	—
Великобританскимъ .	8,604	5.181,643	9,042	6.497,352	9,973	7.439,673	10,609	8.126,004	12,397	9.606,156	13,416	10.332,248
Китайск. пароходы . .	2,133	1.336,656	5,104	3.908,034	5,168	4.256,378	4,860	4.206,771	5,335	4.699,255	5,166	4.670,286
» джонки . .	930	68,209	928	66,510	1,692	120,679	2,072	146,925	1,789	129,244	1,132	96,897
Костарикскимъ	—	—	—	—	2	1,704	—	—	—	—	—	—
Датскимъ	202	64,610	117	36,733	150	91,726	197	42,407	291	62,445	224	116,727
Голландскимъ . . .	52	26,471	63	29,247	54	28,617	72	16,758	40	16,111	22	12,414
Французскимъ	228	170,749	167	163,389	174	160,073	164	154,995	128	150,207	103	135,734
Германскимъ	1,587	661,668	1,376	496,908	1,983	743,457	1,907	721,046	1,501	632,044	1,632	728,027
Гавайскимъ	—	—	2	626	—	—	—	—	2	618	—	—
Итальянскимъ	—	—	6	2,964	—	—	—	—	—	—	—	—
Японскимъ	125	117,132	106	115,263	126	123,887	157	138,228	201	167,902	227	185,892
Русскимъ	47	35,694	19	5,058	18	6,336	12	10,228	41	48,369	27	41,865
Сіамскимъ	99	44,027	69	32,296	62	23,428	78	30,930	60	25,405	42	20,643
Испанскимъ	276	72,212	308	53,464	453	74,172	316	46,419	75	27,668	274	58,659
Шведско-Норвежскимъ	114	36,347	54	19,635	53	29,728	34	15,998	36	17,059	51	15,322
Неизвѣстнымъ	—	—	»	—	—	—	—	—	—	—	2	834
Итого. . . .	17,946	19.226,421	18,807	11.983,591	20,928	13.446,394	21,409	13.927,221	22,910	15.874,352	23,187	16.640,278

годаря появленію въ китайскихъ водахъ Добровольнаго флота, начало развиваться. Изъ общаго итога пришедшихъ и ушедшихъ судовъ было:

	1879 г.		1880 г.		1881 г.	
	Число.	Тоннъ.	Число.	Тоннъ.	Число.	Тоннъ.
Пароходовъ .	14,509	12.260,132	17,300	14.572,718	18,170	15.350,954
Парусныхъ .	6,900	1.667,089	5,670	1.301,634	5,017	1.289,324
	21,409	13.927,221	22,970	15.874,352	23,187	16.640,278

Фрахты изъ портовъ Китая вообще понижаются въ послѣднее время, сообразно съ развитіемъ судоходства, особенный же интересъ представляютъ они въ чайной перевозкѣ. Для морской доставки фрахтуются или пароходы, или парусныя суда. Пароходы предпочитаются въ тѣхъ почти постоянныхъ случаяхъ, когда чаеотправители дорожатъ скорою доставкою груза до мѣста его назначенія. Оттого пароходы всегда и зафрахтовываются дороже. При неоспоримомъ преобладаніи англичанъ во внѣшней торговлѣ съ Китаемъ вошло въ обычай установлять цѣну на фрахтъ въ какой бы ни было портъ сообразно съ установившимися цѣнами на фрахтъ въ Лондонъ. Этого обычая держатся въ Китаѣ американцы для своихъ доставокъ чая въ Нью-Іоркъ и держатся чаеотправители всѣхъ другихъ націй. Да и выгодно держаться такого разсчета, имѣя въ виду уже опредѣлившуюся норму платы, взаимно выговоренную между англичанами и ихъ шкиперами, всегда многочисленными. Въ Ханькоу эта нація достаточно испытана въ своихъ точныхъ разсчетахъ; ея чаеотправители не легко поддаются на напрасную передачу денегъ за фрахтъ, и чрезвычайному повышенію его цѣны всегда мѣшаетъ конкурренція между массой судовъ.

Но если чаеотправители очень крѣпко отстаиваютъ, чтобы не передать даже лишняго пенса за тонну, то въ то же время они очень щедры въ наградѣ шкиперу за то, если его пароходъ скорѣе и прежде всѣхъ, въ опредѣленный срокъ, придетъ до мѣста своего назначенія съ новымъ первосборнымъ грузомъ чая. Такая награда, издавна введенная между англичанами и весьма поощрительная для судоходства, даетъ не ущербъ, а огромную прибыль самимъ чаеотправителямъ. И дѣйствительно, извѣстно, что въ Лондонѣ первый доставляемый чай немедленно весь раскупается на аукціонѣ и эта же самая продажа даетъ тонъ, опредѣляетъ собою всю будущность открытаго чайнаго рынка въ Ханькоу. Поэтому шкиперы пароходовъ обыкновенно пред-

лагаютъ чаеотправителямъ свои условія въ срокѣ доставки ихъ грузовъ до Лондона, перебивая другъ друга и выговаривая прибавку въ платѣ на фрахтъ за скорѣйшіе сроки. Въ случаяхъ же, если такого условія о прибавкѣ не было, то тотъ шкиперъ получаетъ премію, обыкновенно по 10 шиллинговъ за каждую тонну, который со своимъ пароходомъ первый, прежде всѣхъ своихъ соперниковъ, явится на Темзѣ.

При свободномъ выборѣ судовъ, прежде чѣмъ бросаться на сходные фрахты, чаеотправители очень внимательно знакомятся со всею конструкціей и съ составомъ экипажа предлагаемыхъ пароходовъ, ибо соревнованіе доставить до мѣста назначенія прежде другихъ порученные имъ грузы чая заставляетъ шкиперовъ забывать опасности въ морскомъ плаваніи, только бы гнать почти безостановочно, не жалѣя угля, нагруженный пароходъ. Такое плаваніе поистинѣ представляетъ собою «гонку судовъ», но въ масштабѣ огромныхъ размѣровъ, на протяженіи трехъ океановъ, почти въ 12,000 морскихъ миль, со всѣми грозными морскими препятствіями. Что можетъ быть опаснѣе такой игры? Зато сколько интереса не только владѣтелямъ чайнаго груза, но также и лицамъ постороннимъ слѣдить за ходомъ пароходовъ въ такой гонкѣ. Ради такого интереса, изъ морскихъ станцій агенты пароходовъ разсылаютъ телеграммы во всѣ концы съ вѣстями самыми пунктуальными, въ какой день, часъ, даже минуту, такой-то пароходъ вошелъ въ ихъ портъ и вышелъ оттуда, зачѣмъ останавливался на станціи лишніе часы, когда разсчитываетъ дойти до слѣдующей станціи и проч. Случаются и ложныя телеграммы, пущенныя ради спекуляціи. О входѣ въ Темзу перваго парохода съ грузомъ чая телеграфъ быстро извѣщаетъ весь торговый классъ. Торжество и прибыльный выигрышъ преміи шкиперомъ прославляются въ мѣстныхъ коммерческихъ изданіяхъ; даже появляется біографія шкипера, описываются во всѣхъ подробностяхъ достоинства его парохода и гдѣ и кѣмъ онъ построенъ. Если предположить, что счастливый пароходъ при полномъ грузѣ вмѣстимостью только 3,500 тоннъ, то, при десяти шиллингахъ преміи на тонну, шкиперъ получаетъ 1,750 фунт. стерлинговъ награды.

Благодаря морской техникѣ, неоставляющей своихъ усилій для сооруженія пароходовъ болѣе и болѣе быстраго хода, тѣ 45 сутокъ пути отъ Ханькоу до Лондона, которыми тщеславились пароходы десять лѣтъ назадъ, нынѣ дѣлаются пароходами,

идущими 16—17 узловъ, въ 30 и даже 28 сутокъ. Такъ, въ началѣ послѣдняго сезона, англійскій пароходъ «Sterling Castle» прошелъ изъ Ханькоу до Лондона, при среднемъ ходѣ по $16^1/_2$ узловъ, въ 29 сутокъ $18^1/_2$ часовъ. Тоже и наши пароходы стали значительно быстрѣе ходить изъ Ханькоу до Одессы. Въ сезонъ 1871 года, пароходъ «Чихачевъ» прошелъ названный путь въ 56 сутокъ и въ слѣдующій сезонъ въ 55 сутокъ, тогда какъ пароходъ «Петербургъ», принадлежащій Добровольному флоту, въ сезонъ 1882 года прошелъ тотъ же путь въ 36 сутокъ, даже несмотря на невольную задержку въ Дарданелахъ на цѣлые сутки.

«Sterling Castle» спеціально построенъ для перевозки чая. Онъ имѣетъ 5,000 тоннъ и снабженъ запасомъ угля по разсчету на 150 тоннъ въ сутки.

Сравнивая цѣнность мили пройденнаго пути съ доходомъ на одну милю, при $6^1/_2$ ф. ст. фрахта, окажется, что издержки относятся къ фрахту какъ 1 къ $4^1/_4$, не считая издержекъ на пути въ Ханькоу, куда пароходы приходятъ часто безъ фрахта. Значитъ, чайный фрахтъ, погашая издержки очень спѣшнаго плаванія, даетъ еще $100^0/_0$ дохода отъ цифры расхода на уголь.

Неудивительно поэтому, что фрахты изъ китайскихъ портовъ ежегодно дешевѣютъ. Мы имѣемъ на этотъ счетъ подробныя свѣдѣнія за послѣдніе годы по портамъ Ханькоу и Фучао. Въ Ханькоу въ 1876 году на пароходахъ фрахтъ въ Лондонѣ былъ за первосборные чаи отъ 5 до 4 ф. ст., 2-сборные отъ 2 ф. 7 ш. 6 п. до 3 ф. за тонну въ 40 кубическихъ футовъ *). Въ Одессу чаи были отправлены на пароходѣ «Россія» Русскаго общества пароходства и торговли; фрахтъ былъ 5 ф. 5 шил. Пароходъ «Чихачевъ», той же компаніи, ушелъ, за неимѣніемъ русскаго груза въ Лондонъ, съ фрахтомъ по 3 фун. ст., а въ Одессу, съ перегрузкою въ Портъ-Саидѣ, по 4 ф. ст. за тонну. Кромѣ пароходовъ прямаго сообщенія отсюда съ Европой, два раза въ мѣсяцъ регулярно отходили изъ Шанхая пароходы «Holt's line», на которыхъ принимали грузъ въ Одессу, съ пе-

*) Въ Китаѣ очень заняты въ настоящее время хлопотами о приведеніи тонны въ одинаковый размѣръ. На пароходахъ тонну считаютъ въ 40 куб. ф. а на парусныхъ судахъ въ 50; между тѣмъ нерѣдко случается, что нельзя напередъ опредѣлить на какомъ суднѣ придется отправлять грузъ, и потому должно держать всегда наготовѣ двойные разсчеты по одной и по другой мѣрѣ; считаютъ поэтому необходимымъ установить закономъ для китайскихъ и остъ-индскихъ портовъ одну только мѣру тонны.

регрузкою въ Шанхаѣ и Портъ-Саидѣ фрахтъ 4 фунт. 4 шил. Почтовые пароходы «Peninsular & Oriental Company» и «Messageries Maritimes» брали грузъ въ Лондонъ, отъ 4 до 5 ф. с.

Германскій пароходъ «Hohenstauffen» ушелъ изъ Ханькоу прямо въ Балтійскій портъ, съ грузомъ чая для С.-Петербурга и Москвы. Доставка грузовъ въ Тянь-цзинъ производилась на пароходахъ: «Shanghai Steam Navigation Company», «China Merchants Steam Navigation Company» и «China Navigation Company»; фрахтъ былъ отъ $6^1/_2$ до $7^1/_2$ ланъ за тоннъ въ 40 куб. фут. На Амуръ, въ Николаевскъ, грузъ былъ отправленъ на двухъ парусныхъ судахъ изъ Шанхая, фрахтъ за все судно на первомъ былъ 1,750 долларовъ, на второмъ 3,250 доллар.

Въ 1877 году, по случаю войны, Русское общество пароходства и торговли прекратило свои рейсы въ Ханькоу; поэтому отправка грузовъ въ Европу производилась преимущественно на англійскихъ пароходахъ; фрахты въ Лондонъ за первосборные чаи были отъ 5 ф. до 3 ф. 15 ш. за тоннъ, на парусныхъ же судахъ 4 фунт. за тоннъ. Пароходы: Holt's line, принимали грузъ съ перегрузкою въ Шанхаѣ за фрахтъ отъ 4 до 3 фунт. Почтовые же пароходы «Peninsular and Oriental Steam Navigation Company» и «Messageries Maritimes» брали грузъ въ Лондонъ за фрахтъ отъ 5 ф. до 3 фун. 10 ш. До Тянь-цзина чаи были отправлены на пароходахъ «China Navigation Company» и «China Merchants Steam Navigation Company», съ перегрузкою въ Шанхаѣ; фрахтъ за тоннъ былъ сначала дешевый, вслѣдствіе конкурренціи двухъ упомянутыхъ компаній, а именно отъ $5^1/_2$ до $4^1/_4$ ланъ, но передъ окончаніемъ навигаціи въ Тянь-цзинѣ пароходы «China Navigation Company» требовали фрахтъ 8 ланъ за тонну; причина этого внезапнаго возвышенія была та, что пароходы китайской компаніи должны были возить рисъ для правительства изъ Шанхая, по случаю существовавшаго въ Сѣверномъ Китаѣ голода; этимъ обстоятельствомъ и воспользовалась англійская пароходная компанія. На Амуръ грузъ былъ отправленъ на двухъ парусныхъ судахъ изъ Шанхая; за фрахтъ за первое судно уплочено 2,900 долларовъ, за второе 3,000.

Въ сезонъ 1878 г. чаи, назначенные въ Москву, Петербургъ и Одессу, отправлялись преимущественно на Лондонъ, и лишь самая незначительная часть ихъ пошла на иностранныхъ пароходахъ чрезъ Портъ-Саидъ и Марсель въ Одессу. Послѣдніе

были отправлены фрахтомъ до Марсели на пароходахъ «Messageries Maritimes» по 4 ф. 15 ш. за тонну, съ уплатою фрахта въ Ханькоу, затѣмъ чрезъ Портъ-Саидъ въ Одессу, на пароходахъ «Holt's line»» отъ 4 ф. до 3 ф. 5 ш. Впрочемъ означенными двумя путями было отправлено лишь до 2,000 мѣстъ русскихъ грузовъ. Фрахтъ отъ 5 ф. 10 ш. до 4 ф. Затѣмъ фрахтъ, по многочисленности пароходовъ, постепенно понижался и минимумъ его былъ 2 ф. 10 ш. за тонну на пароходѣ «Dago», и 3 фун. на парусныхъ судахъ. Но и при такихъ низкихъ фрахтахъ многіе пароходы не находили полныхъ грузовъ и съ частью взятыхъ чаевъ отправлялись въ Шанхай или Фучао, гдѣ и пополнялись грузомъ. А одинъ изъ пароходовъ, «Perim», совсѣмъ не могъ найти себѣ груза ни за какой фрахтъ и былъ зафрахтованъ русскими до Тянь-цзина.

Отправки чаевъ на Амуръ (въ Николаевскъ) производились слѣдующимъ образомъ: чаи отправлялись на рѣчныхъ пароходахъ до Шанхая (фрахтъ 4 лана съ тонна въ 40 куб. футовъ); въ Шанхаѣ перегружались на парусныя суда, которыя фрахтовались отъ 2,000 до 3,500 долларовъ, смотря по величинѣ судна, и частью на англійскомъ пароходѣ «Dragon». Въ сезонъ русскими было отправлено четыре судна изъ Шанхая въ Николаевскъ съ чаями изъ Ханькоу и Фучао. Одно изъ этихъ судовъ погибло, потерявъ часть груза, причемъ товароотправители убытка не понесли, такъ какъ грузъ былъ застрахованъ. Стоимость всѣхъ расходовъ съ фрахтомъ, падающимъ на чаи, отправляемые на Амуръ, приблизительно была съ ящика байховаго чая 2 л. 54 ф., съ ящика чернаго кирпичнаго чая 1 л. 35 ф. и съ ящика обыкновеннаго и зеленаго чаевъ 2 л. 68 ф. Отправка чаевъ во Владивостокъ производилась также чрезъ Шанхай, но оттуда чаи большею частью отправлялись на «Dragon», при фрахтѣ отъ 40 до 54 фынъ съ ящика на черный чай. Всѣхъ расходовъ съ пошлиною по отправкѣ во Владивостокъ падало на ящикъ чернаго кирпичнаго чая до 2 л. 11 ф.

Фрахты на Лондонъ въ 1879 г. для первыхъ быстроходныхъ пароходовъ были выше предшествовавшаго года. Первые два парохода погрузились по 6 фунт. за тонну; слѣдующіе за ними грузились по 5 и 4 фунт. Самый низкій фрахтъ былъ 3 фунт. противъ 2 ф. 5 ш. предшествовавшаго года. Въ Одессу ушелъ одинъ пароходъ англійскій. На перевозку грузовъ въ Тянь-цзинъ русскими фирмами заключено было соглашеніе съ пароходными компа-

ніями, по которому отъ Ханькоу до Тянь-цзина платили по 8 ланъ за тонну, считая таковую въ 8 ящиковъ байховаго чая или 15 ящиковъ кирпичнаго чернаго чая; чаи, назначенные въ Николаевскъ на Амурѣ, отправлялись до Шанхая на рѣчныхъ пароходахъ по фрахту 2, 3 и 4 лана за тонну. Фрахтъ отъ Шанхая до Николаевска опредѣлить въ точности нельзя, такъ какъ для перевозки фрахтовались отдѣльныя суда по 2,500, 2,000 и 1,910 мексиканскихъ долларовъ за рейсъ. Всѣхъ расходовъ съ фрахтомъ, перегрузкой въ Шанхаѣ, пошлиной и проч. на ящикъ байховаго чая пало до 5 ланъ, на $^1/_2$ ящика до 3 ланъ, на $^1/_4$ ящика до 1 лана, на ящикъ кирпичнаго до 2 ланъ. Отъ Шанхая до Николаевска на ящикъ байховаго чая пало до 1 лана, на $^1/_2$ ящика до 1 лана, на $^1/_4$ ящика до 0,5 лана, на ящикъ кирпичнаго до 0,5 лана. Отъ Ханькоу до Гонъ-конга платили 4 лана за тонну 40 куб. футовъ, причемъ другихъ расходовъ, исключая фрахтъ, на ящикъ байховаго чая пало 4 лана, на $^1/_2$ ящика — 2 лана, на $^1/_4$ ящика 1 ланъ, на ящикъ кирпичнаго чая 1 л. Изъ Гонъ-конга чаи были отправлены на парусномъ суднѣ, зафрахтованномъ за 3,600 мексиканскихъ долларовъ. Прочихъ расходовъ, исключая фрахтъ, пало 0,73 лана на ящикъ.

Въ сезонъ 1880 года, первый пароходъ получилъ 6 ф. 10 ш. за тонну, слѣдующій 5 ф. 10 ш., остальные отъ 3 ф. до 3 ф. 10 ш. Затѣмъ, въ концѣ мая и іюнѣ, пароходы частные грузились въ Лондонѣ отъ 2 ф. 15 ш. до 3 ф. ст. за тонну; почтовые пароходы англ. и К^0 Holt, безъ перегрузки, прямо въ Лондонъ, по $3^1/_4$ ф. ст.; французскіе почтовые по 3 и $3^1/_2$ ф. ст., транзитные фрахты на пароходахъ «Shanghai S. N. C.» 2 ф. 17 ш. 6 п. до 3 ф. за тонну. Въ іюнѣ и августѣ въ Лондонъ на пароходахъ почтовыхъ и Гольта $3^3/_4$ до 4 фунт., на обыкновенныхъ 3 ф. 15 шилл. Въ сентябрѣ и октябрѣ фрахтъ: въ Лондонъ на пароходахъ почтовыхъ и К^0 «Holt» $2^3/_4$ ф. ст., 2 ф. 15 ш. за тонну въ 40 куб. фут. Отъ Ханькоу до Тянь-цзина фрахты были 6 ланъ.

На русскихъ пароходахъ: на «Москвѣ» фрахтъ былъ изъ Ханькоу въ Одессу 4 фунт. 10 шиллинговъ. За простой 40 фунт. или 400 рублей. Доставка въ Одессу или Севастополь должна была совершиться въ 42 дня, за каждый день опозданія вычиталось по 5 шиллинговъ съ тонны за каждый изъ первыхъ 3-хъ дней и 10 шиллинговъ за послѣдующіе. Въ случаѣ оплаты

фрахта въ Ханькоу, удерживалось $2^1/_2$% коммисіонныхъ. На «Петербургѣ» баронъ Кронъ уплатилъ фрахтъ $6^1/_2$ фунт. ст. за тонну. На «Москвѣ» зафрахтовали: Вогау и К° 750 тоннъ Н. А. Ивановъ 200, Н. Л. Ивановъ 100, Вдова Котуаръ 300, П. А. Пономаревъ 100, Д. А. Расторгуевъ 500, бр. Зензиновы 100 и А. Кандинскій 60 тоннъ.

Въ сезонъ 1881 г. первый пароходъ «Glencoe» грузился по $6^1/_2$ ф. ст. за тонну; слѣдующій «London Castle» $5^1/_2$ ф. ст.; затѣмъ пошло пониженіе: 9 пароходовъ грузились отъ $3^1/_2$—3 ф. ст.; всѣ въ Лондонъ. Два русскихъ парохода «Петербургъ» и «Москва» грузились въ Одессу по $4^1/_2$ ф. ст. за тонну. Въ началѣ іюля на Лондонъ грузились на частныхъ пароходахъ по $2^1/_2$ ф. ст.; на почтовыхъ по $2^3/_4$ ф. ст. за тонну въ 40 куб. ф., въ концѣ іюля на Лондонъ 3 ф. 5—7 шилл. Въ октябрѣ въ Лондонъ: на почтовыхъ пароходахъ $4^1/_2$ ф. ст., на пароходахъ «Holt и С°» $4^1/_4$ ф. ст. за тонну въ 40 куб. ф.

Въ сезонъ 1882 года пароходъ «Stirling Castle» получилъ въ Лондонѣ 6 ф. 10 ш. за тонну, два слѣдующіе парохода 4 фунт., затѣмъ фрахтъ для первосборныхъ чаевъ понизился отъ 3 ф. 10 до 2 ф. 10 ш., почтовые пароходы брали 3 ф. и 3 ф. 10 ш.; второсборные чаи везли въ Лондонъ по 3 ф. 10 ш., въ Одессу съ перегрузкой въ Портъ-Саидѣ также по 3 ф. 10 ш. за тонну; за третьесборные чаи компанія «Holt» брала по 2 ф. 7 ш. 6 п. за тонну. Въ Тянь-цзинъ фрахты состоялись по 7 ланъ за тонну со скидкою 3% за разницу серебра.

Отправка русскими чаевъ изъ Фучао въ Тянь-цзинъ производится со времени водворенія на англійскихъ и китайскихъ пароходахъ. Пароходныя компаніи нерѣдко притѣсняютъ русскихъ при отправкѣ чаевъ, то возвышая произвольно фрахтъ, то измѣняя мѣру въ тоннѣ, и т. п., и въ особенности Jardine, Matheson & Co., агенты англійскихъ пароходовъ. Они отличаются вездѣ и всегда своимъ непостоянствомъ, и вслѣдствіе этого въ сезонъ 1878 года большая часть русскаго груза поступила къ китайской компаніи, какъ болѣе снисходительно относящейся къ грузчикамъ.

Въ 1879 г. въ теченіи сезона фрахты на пароходахъ между Фучао и Тянь-цзиномъ были 10 долларовъ за тонну въ 40 куб. фут.; между Фучао и Шанхаемъ 5 долл. и между Фучао и Гонъ-Конгомъ $3^1/_2$ долл. Фрахты на Лондонъ въ теченіи сезона колебались слѣдующимъ образомъ: за тонну въ 40 куб. фут.

въ началѣ сезона по 3 ф. ст.; затѣмъ цѣны фрахта понизились до 2 ф., а въ концѣ сезона, въ ноябрѣ и декабрѣ, поднялись до 3 ф. 15 ш. Фрахтъ на парусныхъ судахъ въ Лондонъ былъ $1^1/_2$ ф. ст. за тоннъ въ 50 куб. фут.

Въ 1880 году фрахты на пароходахъ въ теченіи сезона между Фучао и Тянь-цзиномъ на пароходахъ «China Coast S. N.» и «China Merchants S. N.» были: 7 долл. 20 центовъ за тоннъ въ 40 куб. футъ, между Фучао и Шанхаемъ 4 долл. и между Фучао и Гонъ-Конгомъ $3^1/_2$ долл. Фрахты на Лондонъ колебались слѣдующимъ образомъ: за тонну въ 40 куб. фут. въ началѣ сезона по 3 ф. 10 и 15 шилл.; затѣмъ цѣны фрахта въ октябрѣ и ноябрѣ понизились до 2 фунт. 10 и 15 шилл. за тонну въ 50 куб. футовъ. Чаи, купленные русскими въ Фучао, отправлены были на пароходахъ англійскихъ компаній. Отправка для Россіи производилась на Лондонъ. Хотя нѣкоторыя компаніи и брались доставить на Одессу съ перегрузкой, но отправители неохотно дѣлали такія отправки, вслѣдствіе того, что при перегрузкахъ въ Портъ-Саидѣ обыкновенно обращаются небрежно съ грузомъ и онъ доставляется въ Одессу большею частію съ разбитой укупоркой.

Въ сезонъ 1881 года изъ Фучао до Тянь-цзина фрахты существовали въ теченіи всего года безъ измѣненія по 8 мексиканскихъ долларовъ за тонну въ 40 куб. фут., или какъ и здѣсь принято принимать компаніями за одну тонну: 15 ящиковъ чая кирпичнаго чернаго въ 64 кирпича, 8 ящиковъ чая байховаго. На пароходахъ между Фучао и Лондономъ фрахты были съ начала сезона по 4 ф., по 3 ф. 15 ш. и 3 ф. 10 ш. Въ началѣ же октября вслѣдствіе накопленія судовъ понизились на 2 ф. 5 ш. Въ Нью-Іоркѣ фрахты были на пароходахъ отъ 3 до 4 фун., въ Австралію 2 фун. ст. На парусныхъ судахъ фрахтъ въ Лондонъ $2^3/_4$ ф. ст. Въ 1882 году приблизительно были тѣ же фрахты, чуть-чуть дешевле. Самый дешевый былъ въ Лондонъ на пароходахъ $2^1/_4$ ф. с., на парусныхъ судахъ 2 ф. с. за тонну. Въ Тянь-цзинъ возили по 7 ланъ.

Китай имѣетъ очень обширную сѣть пароходныхъ сообщеній. По Янзы-цзяну чаи дешевымъ способомъ на баркахъ или джонкахъ европейскіе или русскіе купцы не сплавляютъ изъ опасенія потери времени и расходовъ на перегрузку, а пользуются плавающими здѣсь пароходами обществъ: «China Merchants», «Jangtzee Steam Navigation» и «Jardine, Matheson».

Первое и второе изъ этихъ обществъ (послѣднее подъ именемъ «China Coast S. N. C°») содержатъ срочные рейсы по морскимъ портамъ Китая, а общество «China Merchants» устраиваетъ теперь срочные рейсы изъ Китая въ Корею. Независимо отъ сего тѣ же порты имѣютъ сообщеніе при помощи пароходовъ: «Douglas Laipraik and C°», содержащаго при помощи 6 пароходовъ сообщеніе Амоя, Сватоу и Фучао съ Гонъ-Конгомъ, «China Steam Navigation», владѣющей 7 пароходами, «Ocean Steam Ship C°» (Butterfield and Swire), имѣющей срочные рейсы между Нинпо, Шанхаемъ, Фучао, Сватоу съ Гонъ-Конгомъ, нѣмецкаго дома «Siemsen and C°», 8 пароходовъ котораго подъ англійскимъ флагомъ плаваютъ отъ Пакхоя до Тянь-цзина и Ючжуана. Сообщеніе Макао и Кантона съ Гонъ-Конгомъ поддерживаетъ общество «Hong-Kong, Canton and Macao Steam boat C°.» (5 пароходовъ), сообщеніе Амоя съ Манилой испанскіе пароходы «Remedios and C°», китайскихъ портовъ съ Австраліей «Eastern and Australian Steam Ship Company», портовъ Приморской области пароходство Шевелева и К°. Двѣ извѣстныя пароходныя компаніи «Peninsular and Oriental» и «Messageries Maritimes» возятъ почту въ Европу, а японская компанія «Mitsu Bishi Mail S. S. C°» и американская «Pacific Mail S. C°.»—въ Японію и Соединенные Штаты. Превосходные скороходящіе пароходы компаніи «Occidental and Oriental» соединяютъ также порты Китая съ портами Европы съ одной стороны и Америки—съ другой.

Кромѣ того, множество пароходовъ, отправляющихся въ неопредѣленные сроки, берутъ пассажировъ, письма и посылки. Изъ послѣднихъ наиболѣе перевозокъ, особенно чая, имѣетъ «Holt and C°.», который владѣетъ и обществомъ «China S. N.». Имя это для русскихъ имѣетъ значеніе, потому что англичанинъ Гольтъ въ 1667 году построилъ первый русскій корабль «Орелъ», назначавшійся для плаванія въ Каспійскомъ морѣ. Пароходы «Holt» берутъ изъ Шанхая до Лондона съ пассажира 60 фунт. стерл.

Въ Англіи, при содѣйствіи шанхайскихъ главныхъ англійскихъ фирмъ, образуется еще новая пароходная компанія съ большимъ капиталомъ для поддержанія постоянныхъ сношеній между китайскими портами и Англіей съ одной стороны, а съ другой—съ Америкой. А также основывается прямое пароходное сообщеніе между китайскими портами и мексиканскою гаванью Гвай-

масъ на Великомъ Океанѣ. Эта линія будетъ важна и для торговли и для удобнѣйшаго перевоза китайскихъ куліевъ въ Мексику.

Между вышеупомянутыми компаніями, эксплуатирующими китайскіе порты, особеннаго вниманія заслуживаетъ китайская компанія: «China Merchants Steam Navigation C°.» Она развилась изъ одной изъ самыхъ богатыхъ иностранныхъ компаній каботажнаго пароходства «Shanghai Steam Navigation». Первоначально, по открытіи для иностранной торговли Шанхая, это пароходство было учреждено американскимъ торговымъ домомъ «Россель и К°.» Его пароходы ходили въ сѣверные порты Китая и по Янъ-цзы-цзяну до Ханькоу. Сперва общество процвѣтало не имѣя серьезной конкурренціи. Такъ, въ исходѣ 1840-хъ и въ началѣ 1850-хъ годовъ, за фрахтъ въ одну тонну (въ 40 куб. фут.) изъ Шанхая до Ханькоу оно брало по 25 ланъ (около 6 фунт. стерл.); это почти вдвое дороже, чѣмъ нынѣшній обыкновенный фрахтъ на пароходахъ отъ Шанхая до Лондона. Затѣмъ обществу явились конкурренты въ двухъ англійскихъ пароходствахъ, одного по сѣвернымъ морскимъ линіямъ, другаго по рѣчной. Однакожь они быстро устроили стачку и хотя фрахты значительно упали, но за всѣмъ тѣмъ всѣ три пароходства получали хорошія прибыли. Въ 1867—1868 гг. домъ Росселя и К°. образовалъ компанію на акціяхъ. Но эта компанія, равно какъ и другія, увидѣли сильнаго конкуррента въ китайской компаніи пароходства. Прибыли ихъ стали ничтожны. Это-то обстоятельство и побудило американскую компанію согласиться на предложеніе китайской — продать ей все свое имущество. Хотя переговоры о продажѣ велись очень секретно, но нѣсколько личностей, бывшихъ посвященными въ тайну, стали скупать акціи компаніи, которыя быстро поднялись съ 62 до 92 ланъ. И наконецъ, 4 (16) января 1877 года, въ чрезвычайномъ собраніи акціонеровъ, было объявлено, что компанія продаетъ все свое имущество, считая съ послѣдняго дня 1876 года, за 2 милліона ланъ. Этотъ крупный платежъ, да еще 20,000 ланъ за коммисію продажи, благодаря содѣйствію министерства Лихунъ-чжана, былъ обезпеченъ авансомъ отъ китайскаго правительства. При подобной щедрости, китайская компанія увидѣла въ своемъ инвентарѣ 28 пароходовъ, много паровыхъ катеровъ, баржъ, обиліе въ складахъ, въ пристаняхъ и проч., и все это въ хорошемъ состояніи. Такимъ образомъ, китайскій

флагъ, до 1873 года незнавшій коммерческихъ пароходовъ, получилъ значительное передъ иностранцами преобладаніе въ каботажѣ въ своихъ моряхъ и на Янъ-цзы-цзянѣ; а взамѣнъ того американскій флагъ исчезъ. Но американская компанія не проиграла, взявъ съ китайской компаніи до 30% прибыли. Впрочемъ, китайцы не менѣе американцевъ были довольны, убивъ, по ихъ выраженію, «чужаго тюленя въ своемъ морѣ», и, нисколько не скромничая, та же китайская компанія заявила свои предложенія и остальнымъ двумъ компаніямъ пароходствъ, купить и у нихъ имущество. Но англійскія компаніи отказались отъ переговоровъ и это обстоятельство повело къ сильной противъ нихъ конкурренціи съ стороны китайской компаніи. Компанія эта имѣетъ теперь 33 парохода въ 22,910 тоннъ и содержитъ восемь линій срочныхъ сообщеній между Шанхаемъ, Ханькоу, Чифу, Тянь-цзиномъ, Ючжуаномъ, Нинпо, Сватоу, Амоемъ, Фучао, Кантономъ, Гонъ-Конгомъ и Сингапуромъ.

Недавно образовалось новое китайское пароходное общество на кооперативныхъ началахъ, подъ названіемъ «China Shippers Mutual Steam Navigation Company» съ цѣлью содержать сообщеніе между дальнимъ Востокомъ, Европою и Соединенными Штатами. Каждый кліентъ общества, если онъ владѣлецъ пяти акцій компаніи, имѣетъ право на участіе въ $^3/_4$ барышей за вычетомъ 10%, уплачиваемыхъ акціонерамъ.

Изъ остающихся англійскихъ обществъ наиболѣе сильно общество «China Coast Steam Navigation Company», учрежденное въ 1873 году и находящееся подъ руководствомъ дома «Jardine, Matheson and C°», состоящаго его главнымъ агентомъ. Общество это имѣетъ капиталъ въ 500,000 ланъ, раздѣленный на 5,000 паевъ. Изъ чистой прибыли до 100,000 ланъ 10% отдѣляется въ запасный капиталъ, затѣмъ при прибыли до 200,000 ланъ одна $^1/_2$ отдѣляется въ запасный капиталъ, другая въ дивидендъ, прибыли сверхъ этой суммы раздѣляются по постановленію общаго собранія. Въ 1880 г. дивидендъ былъ 9%. Главному агенту уплачивается коммисіи 5% съ фрахта, 5% съ цѣны построенныхъ подъ его наблюденіемъ пароходовъ и $2^1/_2$% съ цѣны продаваемыхъ пароходовъ. Правленіе общества находится въ Шанхаѣ. Общество имѣетъ 5 пароходовъ (лучшій — «Shun Lee») и содержитъ сообщеніе между Шанхаемъ, Чифу, Тянъ-Цзиномъ, Ньючжуаномъ, Фучао, Амоемъ, Сватоу и Гонъ-Конгомъ. Кромѣ того, «Jardine, Matheson» уже подъ своимъ

именемъ содержитъ весьма дѣятельное пароходство по Янъ-цзы-цзяну.

Такъ какъ по этой рѣкѣ пароходы частенько ходятъ пустыми, то компанія «Jardine, Matheson», въ видахъ конкурренціи, сбавила тарифы на 75%. Пароходы ея очень маленькіе. Въ свою очередь компаніи китайская и «Butterfield, Swire» заключили договоръ, по которому берутъ одинаковые фрахты и распредѣляютъ сдаваемые для перевозки грузы въ извѣстной пропорціи между собою. Пассажирскіе пароходы китайской компаніи, равно какъ и пароходы двухъ другихъ компаній, устроены по извѣстной «американской системѣ». Изъ трехъ этажей верхній отданъ пассажирамъ первыхъ двухъ классовъ, второй—3-му классу, нижній—товарамъ. Проѣздъ на этихъ пароходахъ отъ Ханькоу до Шанхая стоитъ, несмотря на конкурренцію, въ 1-мъ классѣ 30 ланъ, т. е. по 90 рублей. У насъ на Волгѣ свезли бы на это же разстояніе вчетверо дешевле, а считая со столомъ—вдвое.

Пассажирскіе пароходы на пути изъ Ханькоу въ Шанхай заходятъ только въ Цзю-Цзянъ, Вуху и Чинкіанъ, гдѣ стоятъ, пока не заберутъ весь подготовленный грузъ. Въ остальныхъ пунктахъ пароходы останавливаются только для взятія со шлюпокъ пассажировъ. Между Шанхаемъ и Вусунгомъ ежедневное пассажирское сообщеніе поддерживается пароходомъ «Fei-Vuen», за отсутствіемъ котораго можно нанять джонку.

Морская перевозка чая требуетъ извѣстной опытности, потому что чай одинъ изъ самыхъ неудобныхъ морскихъ грузовъ; при своей громоздкости онъ занимаетъ слишкомъ много мѣста въ надводной части судна, перевѣшивая такимъ образомъ подводную, гдѣ непремѣнно долженъ быть соотвѣтственный баластъ. Цѣна каменнаго баласта, вполнѣ удовлетворительнаго, въ Вусунгѣ 75 цент., въ Ханькоу 1 долларъ за тонну.

При нагрузкѣ въ пароходъ очевидно каждый купецъ, заботясь о лучшемъ сохраненіи чая, и о томъ, чтобы онъ скорѣе былъ выпущенъ изъ таможни и отправленъ по желѣзной дорогѣ на ярмарку или въ Москву, желаетъ, чтобы его чаи погружены были наверху. Такимъ образомъ купцы задерживаютъ сдачу своихъ чаевъ, дожидаясь кого либо, кто ранѣе нагрузитъ свой чай. Пароходы теряютъ отъ этого драгоцѣнное время и необходимо бы назначать грузчикамъ плату за простойные дни. У англичанъ этого не случается, тамъ нагрузка идетъ

скоро, а пароходъ «Achilles» представилъ въ 1882 г. въ Ханькоу даже примѣръ необыкновенно быстрой нагрузки; онъ пришелъ 19 іюня, а 22-го отправился съ грузомъ въ милліонъ слишкомъ фунтовъ. Погрузка чая идетъ такимъ образомъ. Въ большихъ сараяхъ дѣлается развѣска чая въ ящики, приготовленіе этихъ послѣднихъ и облѣпка ихъ бумагой съ раскрашенными буквами, цвѣтами и рисунками. Затѣмъ въ складѣ эти ящики подвѣшиваются на коромысла, слишкомъ по два пуда на каждый конецъ, и укладываются на плечи почти обнаженнаго китайца, который бѣгомъ и въ припрыжку доноситъ ихъ на пристань, обдавая всю улицу тоскливымъ вскрикиваніемъ. Тутъ эти ящики укладываются въ такъ называемыя чайныя баржи, съ деревяннымъ покрываломъ, которыя вмѣщаютъ до 1,000 ящиковъ. Онѣ разгружаются у борта парохода посредствомъ досчатыхъ настилокъ, подвѣшиваемыхъ по борту одна выше другой на полчеловѣческаго роста; на каждой бесѣдкѣ стоятъ по два китайца, которые живо подбрасываютъ ящикъ къ выше стоящимъ товарищамъ. Тоже устройство ручной передачи ящиковъ имѣется и по стѣнкамъ всѣхъ люковъ и даетъ возможность погрузить въ день въ нижніе трюмы до 10 — 12 тысячъ ящиковъ. Эти трюмы предварительно обшиваются по борту и палубамъ особенными цыновками, а на палубу, кромѣ того, подкладываются доски, во избѣжаніе подмочки или отсырѣнія дорогаго груза. Для скорѣйшаго буксированія баржей съ чаемъ желательно въ Ханькоу имѣть русскій паровой катеръ силъ въ 20.

Для плаванія по Янъ-цзы-цзяну у насъ имѣется только весьма неудовлетворительная рукописная лоція Китайскаго моря г. Селиванова. Впрочемъ, ни англійская лоція, ни подробная карта рѣки Уарда (1858 г. съ позднѣйшими исправленіями) недостаточны для руководства при плаваніи и необходимо прибѣгать къ пособію лоцмановъ, хотя послѣдніе за поврежденія не отвѣтствуютъ. Эти лоцмана, числомъ 33, не образуютъ въ Шанхаѣ особаго цеха.

Вотъ для примѣра расходы по одному рейсу парохода «Москва» въ Ханькоу за проводку и нагрузку:

Лоцману за входъ изъ моря до Вусунга уплачено по 3 лана съ каждаго фута осадки.

Лоцману отъ Вусунга до Ханькоу и обратно 1,000 ланъ.

Счетъ стивадора:

За каждые 100 тонъ чая укладка . . . 15 ланъ

Кромѣ того на 3,000 тоннъ:

Продовольствіе 12 рабочихъ	35 ланъ
2,500 досокъ, за сотню	3 »
2,500 рогожъ » »	3 »
500 бамбуковыхъ палокъ пачка	30 »
	100 ланъ.

Относительно платежа ластовыхъ сборовъ необходимо руководствоваться изданными въ 1871 году правилами для взиманія грузовыхъ денегъ съ иностранныхъ судовъ въ открытыхъ портахъ Китая. Ластовыя деньги за англійскую тонну (по разсчету, принятому въ 1865 г. въ Галацѣ) уплачиваются:

Съ судна болѣе 150 тоннъ.	4	чинъ серебра.
» » менѣе » »	1	» »

При этомъ полагается 2 срока льготы. Если судно пошло въ Владивостокъ или порты Тихаго океана въ теченіе мѣсяцевъ, то съ него не берется вторичная пошлина. Лодки, подвозящія почту, багажъ, съѣстные припасы, ластовыхъ денегъ не платятъ, остальныя платятъ тѣ же пошлины, что и корабли. Пассажирскіе пароходы также платятъ пошлину; при заходѣ ради force majeure они не платятъ пошлины. Китайскія суда, нанятыя русскими купцами, платятъ какъ европейскія суда.

Для исправленія поврежденій въ судахъ, въ Шанхаѣ имѣется три дока, одинъ въ Тункаду, противъ города, онъ имѣетъ 380 футъ длины и глубину въ 21 футъ. Старый докъ въ Гонгкью имѣетъ 100 футовъ длины и 18 фут. глубины, а новый докъ въ Путунгѣ имѣетъ 450 фут. длины и 21 футъ глубины. Суда большаго ранга должны отправляться въ Гонъ-Конгъ, докъ котораго имѣетъ слѣдующіе размѣры: длина 460 футъ, ширина 92 фута, глубина 29½ фут.; тѣ же размѣры имѣетъ и докъ въ Нагасаки, въ Японіи.

Съ вопросомъ о судоходствѣ тѣсно связанъ вопросъ о вывозѣ китайскихъ эмигрантовъ, рабочихъ-куліевъ, доставляющихъ огромные заработки морскимъ судамъ въ портахъ Китая. Увеличеніе китайской эмиграціи имѣетъ большое значеніе и для торговли, усиливая требованіе на чай въ тѣ страны, куда направляется эмиграція, и содѣйствуя тѣмъ возвышенію цѣны на чай.

Китайцы и прежде не были чужды колонизаціи. Мы говорили уже о китайцахъ или манзахъ въ Южно-Уссурійскомъ краѣ; многочисленныя колоніи китайцевъ водворились въ Кореѣ еще въ XIII вѣкѣ; въ Манчжуріи считается теперь китайцевъ

до 11 милл., противъ милліона манчжуровъ и даурцевъ; въ Монголіи китайцевъ 650,000, но это число постоянно увеличивается. Авторъ лучшаго сочиненія о китайской эмиграціи насчитываетъ около 16 милл. китайцевъ, живущихъ уже въ странахъ, сосѣднихъ съ Китаемъ; изъ этого числа около 3 милл. эмигрировало въ самое послѣднее время и сохранило китайское подданство. Главная причина эмиграціи изъ Китая — избытокъ населенія, голодовки и политическія волненія. Послѣдній сильный голодъ длился два года, охватилъ четыре сѣверныя провинціи и отъ него терпѣло населеніе въ 70 милл.! Направленіе эмиграціи слѣдующее: изъ западныхъ провинцій въ Монголію, изъ Юнъ-наня въ Индо-Китай и Кохинхину, изъ сѣверныхъ провинцій въ Манчжурію, изъ Се-чуена въ Тибетъ или въ Китайскій Туркестанъ; изъ четырехъ приморскихъ провинцій въ Индійскій Архипелагъ, Австралію, Калифорнію, Перу и Антильскіе острова.

Первоначально китайскимъ рабочимъ, какъ дешевому элементу труда, были рады повсемѣстно, но, видя постоянно усиливающуюся конкурренцію, понижающую заработную плату, нѣкоторыя государства сочли необходимымъ положить предѣлы слишкомъ быстро возрастающему приливу китайцевъ. Въ австралійской колоніи Викторіи принятъ уже законъ, по которому ни одинъ корабль не имѣетъ права привозить болѣе одного эмигранта на каждыя 100 тоннъ груза и каждый китайскій эмигрантъ уплачиваетъ пошлины 10 ф. ст. Только тѣмъ эмигрантамъ открытъ свободный доступъ чрезъ сухопутную границу изъ Новаго Южнаго Валлиса и Южной Австраліи, которые водворились въ этихъ колоніяхъ до изданія новаго закона. Но главныя препятствія для китайской эмиграціи явились со стороны Соединенныхъ Штатовъ. По договору, заключенному 5 ноября 1880 г., Китай согласился предоставить правительству Соединенныхъ Штатовъ издавать законы съ цѣлью регулировать, ограничивать и временно пріостанавливать эмиграцію китайцевъ рабочаго сословія въ Соединенные Штаты. Уполномоченные республики желали прибавить къ этимъ тремъ выраженіямъ еще слово воспретить (to prohibit), но пекинское правительство не согласилось на это. Означеннымъ договоромъ отмѣненъ былъ, заключенный Берлингемомъ въ Вашингтонѣ, договоръ 1868 года, согласно V статьѣ котораго обѣ стороны признавали за каждымъ человѣкомъ неотъемлемое право перемѣнять мѣсто своего жительства.

Обнародованіе трактата произвело сильное волненіе среди

китайскаго населенія въ Шанхаѣ, откуда преимущественно отправляются эмигранты. Уступчивость китайскаго правительства объясняется желаніемъ его ограничить и даже прекратить эмиграцію изъ Китая, въ виду того, что въ самомъ Китаѣ до сихъ поръ находится еще много мѣстъ, опустошенныхъ во время бывшихъ возстаній и вновь недостаточно заселенныхъ.

Вслѣдъ за трактатомъ, несмотря на сопротивленіе президента республики, въ Соединенныхъ Штатахъ прошелъ законъ о воспрещеніи, въ теченіе десяти лѣтъ, переселенія китайцевъ. Нечего и говорить, что китайцы были сильно раздражены этимъ рѣшеніемъ. Американцы, на которыхъ они всегда разсчитывали для противодѣйствія европейцамъ, оказались вѣроломными друзьями. Впрочемъ, тѣ же американцы, которые въ Калифорніи преслѣдуютъ китайцевъ за то, что они представляютъ въ работѣ опасныхъ соперниковъ бѣлымъ рабочимъ, стараются привлечь китайскихъ рабочихъ въ Центральную Америку, гдѣ Панамскій каналъ уже пользуется куліями. Равнымъ образомъ вслѣдъ за большими партіями эмигрантовъ, отправившихся на Ванкуверъ, идетъ вербовка куліевъ для Канады, на строющуюся тамъ желѣзную дорогу, которая должна соперничать съ тихоокеанскою дорогой Соединенныхъ Штатовъ. Китайцы устремились туда десятками тысячъ, почему и тамъ начали уже толковать о необходимости принять мѣры противъ наплыва китайскихъ эмигрантовъ. Въ то же время и бразильское правительство вступило въ переговоры съ китайскимъ о переселеніи китайцевъ въ Бразилію, гдѣ при постепенномъ уничтоженіи рабства плантаторы скоро должны остаться безъ обязательныхъ рабочихъ. Въ Бразиліи желаютъ основать изъ китайскихъ переселенцевъ отдѣльныя колоніи для развитія чайныхъ плантацій.

Несмотря на всѣ принимаемыя противъ китайской эмиграціи мѣры, она не прекращается, такъ что въ 1882 году выселилось на одни Сандвичевы острова около 3,000 китайцевъ. Хотя противъ куліевъ объявилъ себя король, желающій эмиграціи португальцевъ съ Ассорскихъ острововъ и маорисовъ изъ Новой Зеландіи, однако же нельзя отрицать, что именно труду китайцевъ обязаны Сандвичевы острова увеличеніемъ производительности. По случаю уменьшенія числа ссыльныхъ во французской колоніи, Новой Каледоніи, идутъ переговоры о привлеченіи туда китайскихъ эмигрантовъ. Франція постепенно все болѣе и болѣе захватываетъ разные острова на Великомъ Океанѣ, а

при занятіи европейцами новыхъ странъ непремѣнно требуется помощь китайскихъ куліевъ.

Чрезъ Шанхай ожидаютъ сильной эмиграціи китайцевъ и на островъ Борнео, гдѣ одна англійская компанія, съ капиталомъ 2 милл. фунт. ст., получила отъ англійскаго правительства право на занятіе сѣверной части острова, съ большими привиллегіями. Занятіе Борнео задумано потому, что на этомъ островѣ найдены мѣста, весьма удобныя для разведенія чайныхъ плантацій. Кромѣ того, англичане намѣрены развести здѣсь въ обширныхъ размѣрахъ и плантаціи деревьевъ, производящихъ пряности, что, конечно, усилитъ неудовольствіе голландцевъ, у которыхъ постепенно отнимается на этотъ счетъ монополія.

Въ Шанхаѣ ожидаютъ также значительнаго требованія куліевъ для Мексики, гдѣ американцы строятъ желѣзныя дороги и разработываютъ рудники. Затрудненіе заключается въ томъ, что нѣтъ прямаго сообщенія китайскихъ портовъ съ западными портами Мексики, и приходится перевозить куліевъ по панамской желѣзной дорогѣ и потомъ направлять чрезъ Вера-Круцъ. Даже въ Англіи поднятъ теперь вопросъ о допущеніи китайскихъ работниковъ, хотя кажется несомнѣннымъ, что и англійскіе рабочіе отнесутся къ проекту допущенія въ Англію китайцевъ не менѣе враждебно, чѣмъ сдѣлали это американскіе въ Соединенныхъ Штатахъ.

Такимъ образомъ, не смотря на стѣсненія, перевозка куліевъ долго еще будетъ представлять выгодное занятіе. Къ сожалѣнію, для насъ операція перевозки китайскихъ эмигрантовъ недоступна. Еще въ 1866 году нашею дипломатіею по гуманнымъ, быть можетъ, но не совсѣмъ понятнымъ и во всякомъ случаѣ невыгоднымъ цѣлямъ, было рѣшено, что русскіе подданные, занимающіеся эмиграціей китайцевъ, не имѣютъ права разсчитывать на покровительство русскаго правительства, а въ 1872 году русскимъ подданнымъ вовсе запрещено вывозить куліевъ. Вывозъ куліевъ изъ Китая регламентированъ особыми правилами. Куліи поставляются какъ товаръ, съ подряда. Общество «China Merchants Steam Navigation C°» предлагаетъ напримѣръ снабжать куліями какой угодно портъ въ заранѣе заказанномъ количествѣ. Ему легче другихъ входить по этому случаю въ темныя сдѣлки съ китайскими властями.

ГЛАВА XVI.

Китай.

(Окончаніе).

Китайская денежная система. — Колебаніе курса серебра. — Вѣсы и мѣры въ Китаѣ. — Вексельные курсы. — Переводы изъ Россіи денегъ. — Банки въ Китаѣ. — Страхованіе. — Желѣзныя дороги, телеграфы, почта. — Консула и китайская администрація.

Въ Китаѣ нѣтъ другой монеты кромѣ мѣдныхъ «чоховъ», а этихъ чоховъ, смотря по курсу, на одинъ долларъ приходится болѣе 1,600. Можно себѣ представить мученіе, когда приходится платить или получать чохами по тысячѣ и болѣе рублей; тогда нанимаютъ лодки и грузятъ ихъ монетою, какъ товаромъ. Для избѣжанія этого неудобства употребляютъ въ торговлѣ куски серебра «ланы», цѣнность которыхъ колеблется сообразно курсу чоховъ. Ланъ имѣетъ 10 чинъ или ченъ, а одинъ чинъ равенъ 10 фынамъ. Колебаніе цѣнности серебра въ отношеніи къ мѣднымъ деньгамъ представляетъ довольно правильное явленіе. Въ концѣ китайскаго года цѣна на чохи поднимается, ибо масса народа нуждается болѣе въ нихъ на мелкіе расходы при справленіи единственныхъ своихъ праздниковъ: новаго года и праздника фонарей (въ 15-ое число первой луны). На повышеніе курса серебра въ маѣ и октябрѣ мѣсяцахъ вліяютъ многія обстоятельства: взносъ поземельной подати, сборъ чайнаго листа и хлопчатой бумаги на югѣ, вызывающій спекуляцію купцовъ-китайцевъ, и, наконецъ, неурожай и бѣдность. Вообще ланы дорожаютъ, когда крестьяне собираются въ городъ для покупокъ; наоборотъ, ланы дешевѣютъ, когда чохи расходятся по деревнямъ. При покупкѣ чайнаго листа, риса и т. п., ки-

тайскіе мѣнялы и банкиры очень вѣрно опредѣляютъ соотношенія между курсомъ чоховъ и курсомъ ланъ; народу, даже такому деньголюбивому, какъ китайцы, подобные разсчеты рѣдко доступны и онъ довольствуется своею мѣдною монетою, ухитряясь совершать продажи и покупки на такія микроскопическія денежныя суммы, которыя не могутъ быть выражены въ европейской валютѣ.

Для путешественниковъ система чоховъ рѣшительно невозможна: пришлось бы по китайскому образцу таскать на шеѣ десятки фунтовъ мѣдныхъ чоховъ, нанизанныхъ на веревку. Поэтому европейцы, въ виду того, что золото въ Китаѣ имѣетъ только цѣнность товара, расплачиваются мексиканскими долларами, а размѣнной монетой служатъ японскіе и гонъ-конгскіе центы; но тутъ новая бѣда—цѣлыя фабрики занимаются теперь приготовленіемъ для Китая фальшивой серебряной монеты. Для предохраненія себя, китайцы не довольствуются уже извѣстною пробою по звуку монеты, а ставятъ еще на ней іероглифы тушью. Но этимъ не оканчиваются затрудненія.

Если бы китайцы употребляли повсюду тотъ же ланъ, т. е. одинаковый вѣсъ, и если бы лигатурный фунтъ серебра былъ вездѣ одинаковаго достоинства, то подобная денежная система могла бы удовлетворить еще требованіямъ торговли. Но ланъ единица весьма неопредѣленная и не только въ различныхъ мѣстахъ, но и въ одномъ и томъ же городѣ встрѣчается въ ней различный вѣсъ. Количество лигатуры въ серебряныхъ слиткахъ также бываетъ самое разнообразное. На бѣду для международной торговли въ Китаѣ цѣнность самаго серебра колеблется теперь чрезвычайно, особенно съ 1875 года, вслѣдствіе увеличенія добычи серебра въ Соединенныхъ Штатахъ, введенія золотой денежной единицы въ Германіи и другихъ причинъ, наводнившихъ серебромъ рынки отдаленнаго Востока.

Курсъ серебра вполнѣ въ зависимости здѣсь отъ рынка въ Индіи и отъ лондонской биржи. Какъ и повсюду, въ Китаѣ серебро постоянно падаетъ въ цѣнѣ. За 1 ланъ червоннаго золота давали въ 1875 г. 14 ланъ 70 фынъ ямбоваго серебра, а въ 1882 году—17 ланъ 90 фынъ и 18 ланъ. Китайское прутковое золото стоитъ иногда нѣсколько выше, даже до $2^{3}/_{4}{}^{0}/_{0}$. Колеблющійся курсъ серебра имѣетъ, конечно, весьма дурное вліяніе на торговлю, ибо ставитъ купцовъ въ невыгодное положеніе при трассировкѣ векселей въ уплату получаемыхъ това-

ровъ. Высокое ажіо, приплачиваемое ими, заставляетъ ихъ сильно терять. Наоборотъ, получающіе векселя изъ Европы, подлежащіе уплатѣ на Востокѣ, по той же причинѣ иногда случайно много выигрываютъ.

Русскіе, впрочемъ, дѣлаютъ платежи въ Китаѣ и золотомъ. Нашимъ купцамъ высылается напр. отъ ихъ довѣрителей въ Тянь-цзинъ ежегодно отъ 80 до 100 тысячъ штукъ полуимперіаловъ, часть которыхъ они оставляютъ въ Калганѣ для уплаты расходовъ на переукупорку чая и на отправку его въ Ургу и Кяхту. Несмотря на менѣе выгодный курсъ, существующій въ Калганѣ, купцы предпочитаютъ оставлять и продавать золото тамъ, такъ какъ при продажѣ его въ Тянь-цзинѣ и обратномъ переводѣ денегъ въ Калганъ черезъ китайскіе банки, высокій дисконтъ при подобной операціи заставлялъ бы купцовъ терять болѣе, чѣмъ они выиграли бы на курсѣ. Вотъ примѣръ: курсъ стоитъ въ Калганѣ среднимъ числомъ на 15 фынъ выше тянь-цзинскаго, но только номинально, потому что серебро хуже *). Положимъ, что въ Калганѣ даютъ за ланъ нашей золотой монеты 14 ланъ 85 фынъ, а въ Тянь-цзинѣ 14 ланъ 70 фынъ серебра, тогда при продажѣ въ Калганѣ 1,000 штукъ полуимперіаловъ, равняющихся по вѣсу 181,17 ланъ, получаются 2,690,37 ланъ калганскаго серебра, которые, за вычетомъ 2%, составятъ 2,636,56 тянь-цзинскихъ ланъ. По принятому нами курсу 14 ланъ 70 фынъ въ Тянь-цзинѣ дадутъ за 1,000 полуимперіаловъ 2,663,2 лана сер.; дисконтъ при переводѣ денегъ бываетъ отъ 1,9% до 2,5%, но если мы будемъ считать только 2%, то за 2,663,2 лана, отданныхъ въ тянь-цзинскій банкъ, въ Калганѣ выдается лишь 2,610 ланъ—да притомъ еще черезъ извѣстные сроки, черезъ мѣсяцъ или два. Очевидно, непосредственная продажа золота въ Калганѣ выгоднѣе.

При разсмотрѣніи курса мексиканскихъ долларовъ, монеты наиболѣе употребительной въ китайской торговлѣ, представляется такое явленіе. Зимою курсъ ихъ ниже, потому что нѣтъ особенной потребности въ долларахъ. Потомъ, до марта мѣсяца, они быстро поднимаются, ибо ожидается открытіе сезона, прибытіе паровыхъ и парусныхъ судовъ, адресованныхъ къ здѣшнимъ агентамъ, которые имѣютъ выплатить капитанамъ часть фрахта долларами. Въ продолженіи перваго полугодія курсъ держался

*) Калганское серебро называется Сунъ-цзянъ, оно на 2% ниже тянь-цзинскаго.

бы на одинаковой высотѣ, но тутъ являются въ обращеніи доллары, полученные съ первыми пароходами для иностранныхъ посольствъ и консульствъ, главнѣйшихъ источниковъ относительно снабженія китайскаго рынка этою монетою, и порождающіе пониженіе стоимости ея. До низшей точки курсъ доходитъ обыкновенно въ сентябрѣ и держится такъ до начала весны.

За сто рублей даютъ въ Тянь-цзинѣ 87 ланъ 50 фынъ ямбоваго серебра. Сто рублей вѣситъ 46,656 долей и если принять, что 812,898 долей составляютъ одинъ ланъ, то 174,232 руб. равняются по вѣсу 100 ланамъ. Въ рублѣ 4 зол. 21 доля = 405 долей и въ 174,232 руб. — 70,563,96 долей, составляющихъ 86 ланъ 80 ф. Слѣдовательно за 86,8 ланъ чистаго серебра, добытыхъ изъ 100 ланъ рублей, даютъ 87,5 ланъ тянь-цзинскаго ямбоваго серебра, которое—такъ какъ въ здѣшнихъ ямбахъ 99,2% чистаго серебра—также содержитъ 86,8 ланъ. Рыночная цѣна нашимъ рублямъ поэтому вполнѣ отвѣчаетъ дѣйствительному достоинству ихъ по содержанію въ нихъ чистаго серебра.

Нашихъ серебряныхъ рублей въ Китаѣ въ обращеніи нѣтъ и какъ скоро они выходятъ изъ рукъ русскаго, то сплавляются. Все добываемое нами въ Нерчинскѣ и на Алтаѣ серебро идетъ въ Петербургъ, тамъ превращается въ рубли, которые возвращаются опять на Востокъ только для того, чтобы снова быть сплавленными. Правда, что въ послѣднее время рубли стали привозиться въ Китай въ небольшомъ количествѣ, потому что наши купцы считаютъ болѣе выгоднымъ имѣть дѣло съ полуимперіалами, провозъ которыхъ обходится дешевле; но то же самое, что говорилось выше о рубляхъ, примѣнимо и къ нашимъ полуимперіаламъ. Жалкая участь сплавки постигаетъ ихъ въ одинаковой степени и всѣ траты правительства и золотопромышленниковъ на чеканку теряются. Провозъ золота въ петербургскій монетный дворъ и обратно, расходы по чеканкѣ и, наконецъ, то обстоятельство, что золото во время этихъ операцій, т. е. по крайней мѣрѣ восемь мѣсяцевъ, лежитъ непроизводительнымъ—все это нужно принять въ разсчетъ. Между тѣмъ никакихъ уважительныхъ причинъ, препятствующихъ выдачѣ изъ иркутской лабораторіи золотыхъ слитковъ для торговли нашей съ Китаемъ, не существуетъ.

Доллара не сплавляются — или весьма рѣдко, потому что вслѣдствіе большаго спроса на нихъ они стоятъ выше дѣйствительной стоимости. По русскимъ метрологіямъ долларъ равняется

по содержанію въ немъ серебра 1 руб 32,938 коп. сер. мон., или 100 долл.=132,938 руб., содержащимъ 53,839,89 долей или (812,898 долл.=1 ланъ) 66,232 ланъ чистаго=66,766 ланъ ямбоваго серебра. По другимъ источникамъ въ килограммѣ *) чистаго серебра по закону имѣетъ заключаться 40,924 долл. **), но въ дѣйствительности чеканится ихъ около 41,4 монеты, такъ что въ 100 долларахъ содержится чистаго серебра 66,9 ланъ или 67,44 ланъ ямбоваго серебра. Послѣдній разсчетъ болѣе точенъ, ибо тѣ же цифры получаются, если принять въ основаніе вычисленій, что въ мексиканскомъ долларѣ содержится 90% чистаго серебра и 10% лигатуры.

Курсъ долларовъ рѣдко падаетъ ниже 70 ланъ за 100 штукъ, слѣдовательно при наименѣе выгодномъ курсѣ они все-таки стоятъ еще 3,8% выше достоинства по содержанію въ нихъ чистаго серебра. Въ началѣ года, при открытіи навигаціи, стоимость ихъ въ Сѣверномъ Китаѣ даже на 7,8% выше дѣйствительной цѣны.

Одна Остъ-Индія перещеголяетъ можетъ быть Китай въ отсутствіи опредѣленной, простой системы мѣръ и вѣсовъ. Тамъ почти каждая деревушка мѣряетъ, такъ сказать, своимъ аршиномъ, обозначая притомъ, подобно Китаю, различные вѣсы и мѣры тѣми же названіями. Отсылая интересующихся этимъ предметомъ къ спеціальнымъ сочиненіямъ по метрологіи, мы ограничимся немногими замѣчаніями. Прежде всего скажемъ нѣсколько словъ о китайскихъ вѣсахъ и о серебряныхъ слиткахъ или ямбахъ (по китайски: юань-бао). За вѣсовую единицу въ Китаѣ нужно принять Ку-пинъ или казенный вѣсъ, на который правительство принимаетъ подати и выдаетъ жалованье. На этотъ вѣсъ и наши купцы вносятъ опредѣленныя тарифами пошлины. Русскій фунтъ можно опредѣлить на Ку-пинѣ въ 10,97 ланъ ***) или ланъ=840,11 долей.

Вслѣдствіе отсутствія надлежащаго контроля со стороны правительства за вѣрностію употребляемыхъ вѣсовъ и по причинѣ грубой выдѣлки вѣсоваго коромысла и чашекъ, чуть не каждый банкъ или лавка ****) имѣютъ однако свой вѣсъ, отличаю-

*) 27,683 ланъ составляетъ килограммъ.

**) Въ данномъ случаѣ въ 100 долларахъ, за средній вѣсъ которыхъ можно взять 74,85 ланъ, заключалось бы 67,84 ланъ чистаго серебра.

***) Тимковскій въ своемъ путешествіи въ Китай (Томъ II стр. 405) говоритъ, что 11 ланъ по Ку-пину равняются нашему фунту.

****) А въ Китаѣ (какъ и въ Японіи) нѣтъ нашей европейской системы торговыхъ пошлинъ, поэтому число лавокъ и магазиновъ неограниченно и въ

щійся отъ другихъ на нѣсколько фынъ (фынъ=8,13 долей). При переводѣ большихъ суммъ поэтому принято составлять гирю изъ мѣдныхъ чоховъ, по которой на мѣстѣ полученія выплачиваются деньги. Къ подобной гирѣ прикладываются печати векселедателя и вкладчика.

Въ Тянь-цзинѣ вся торговля между китайцами и иностранцами производится на вѣсъ Лао-цянь-пинъ *) (называемый нашими купцами Лао-чанъ-пинъ) или Ханъ-пинъ т. е. фирмовой вѣсъ. Первоначально это былъ одинъ и тотъ же вѣсъ, только не такъ давно вкралась небольшая разница между ними, и 100 ланъ Лао-цянь-пинскихъ составляютъ теперь по Ханъ-пину 99,96 ланъ. Употребляемый китайцами въ торговлѣ между собою вѣсъ называется Цянъ-пинъ. Они различаютъ легковѣсный и тяжеловѣсный, отношенія которыхъ къ Ханъ-пину — перваго какъ 100 : 99,2 втораго какъ 100 : 99,44. 100 ланъ Ку-пинскихъ равняются: 103,333 ланъ по Ханъ-пину, 103,374 по Лао-цянь-пину, 104,166 по Цянь-пину легковѣсному, 103,915 по тяжеловѣсному, слѣдовательно, такъ какъ 812,896 долей равняются лану Лао-цянь-пину, нашъ калганскій вѣсъ Коу-цянь-пинъ относится къ тянь-цзинскому Лао-цянь-пину какъ 100 : 103, а тунъ-чжоускій Тунъ-пинъ какъ 100 : 102,55. Въ Пекинѣ въ ходу вѣсъ Ши-пинъ, ланъ котораго меньше купинскаго на 4 фына приблизительно, и Эръ-лянъ-пинъ—меньше купинскаго на 5 ф. 6 лп.

Серебряные ямбы, имѣющіе видъ китайской плоскодонной джонки съ выдающимся кверху носомъ и кормою, бываютъ вѣсомъ отъ 50—53 ланъ и дѣлаются почти изъ чистаго серебра. Самыми лучшими считаются шаньсійскія, худшими тянь-цзинскія, содержащія 0,8% лигатуры. Маленькіе слитки изъ сунъ-цзянскаго серебра, съ содержаніемъ около 2% лигатуры, дѣлаются въ 10 ланъ и менѣе.

Такъ называемый китайскій пикуль (пачка) вѣситъ 100 динъ, а 28 динъ равны нашему пуду. Слѣдовательно, пикуль на нашъ вѣсъ имѣетъ немного менѣе 3 пудовъ 28 фунтовъ, а именно 3,3714 пуда.

Не меньшую путаницу мы встрѣчаемъ у китайцевъ и относительно другихъ мѣръ; трудно насчитать сколько различныхъ футовъ у нихъ въ ходу, носящихъ всѣ одинаковое названіе

иныхъ городахъ, можно сказать, каждый домъ представляетъ изъ себя лавку. Ремесленники также свободно открываютъ у себя продажу собственныхъ издѣлій.

*) Лао-цянь-пинъ ланъ=812,896 долямъ или 36,19 граммамъ.

«чи» (=10 цунь или дюймовъ) *). Возьмемъ напр. нѣсколько изъ самыхъ употребительныхъ въ Сѣверномъ Китаѣ. Казенный футъ, принятый министерствомъ публичныхъ работъ, равняется 12,87 русск. дюймамъ **); футъ портнаго равняется 11,12 дюймамъ казен., а футъ плотническій—8,88 дюйм. каз. Путаницѣ вѣсовъ содѣйствуетъ невѣрное опредѣленіе удѣльнаго вѣса. Тяжесть квадратнаго дюйма (казеннаго) воды опредѣлена въ Китаѣ офиціально въ 0,93 ланъ, желѣза—6,7 л., серебра 9 л., ртути 12,28 л., золота—16,8 ланъ; такъ что, принимая 0,93 за единицу, удѣльный вѣсъ желѣза будетъ 7,204, серебра—9,68, ртути—13,2 и золота—18,064, между тѣмъ какъ по нашимъ учебникамъ физики удѣльный вѣсъ ихъ слѣдующій: желѣза—7,7, серебра—10,47, ртути—13,59 и золота—19,3—19,6.

Вексельная операція въ Китаѣ подвергалась въ послѣднее время многимъ измѣненіямъ. До 1856 года единицею для вексельныхъ курсовъ служили испанскіе піастры Карла IV; за недостаткомъ послѣднихъ пришлось употреблять мексиканскіе доллары, но такъ какъ встрѣтились при этомъ затрудненія, то въ 1856 году, воспользовавшись случайнымъ совпаденіемъ цѣнности испанскаго піастра съ цѣнностью шанхайскаго лана, вексельные курсы начали отмѣчаться въ условной единицѣ «шанхайскомъ ланѣ», ибо въ Шанхаѣ, какъ центрѣ банковой дѣятельности, совершаются главныя вексельныя операціи. Векселя трассируются изъ главныхъ портовъ Китая на различныя мѣста, но только курсы на Лондонъ, Бомбей или Калькутту постоянно котируются въ офиціальныхъ биржевыхъ ярлыкахъ.

Такъ какъ существуетъ разница въ курсахъ изъ разныхъ портовъ Китая, то явилась необходимость въ установленіи курсовъ векселей и между различными портами Китая. Векселя эти краткосрочные и учетъ ихъ находится въ связи съ различіемъ мѣрила цѣнности, принимаемаго за единицу. Такъ, напримѣръ, на банковые векселя изъ Ханькоу въ Шанхай существуетъ учетъ отъ $2^3/_4$ до $3^3/_8\%$. Въ Тянь-цзинъ векселя по предъявленію въ Шанхаѣ принимаются съ учетомъ отъ 5,1 до $5,3\%$. За переводы изъ Тянь-цзина на Калганъ учетъ отъ 1,8 до $2,2\%$.

Сообразно упадку цѣнности серебра, курсъ шанхайскаго

*) Wells Williams въ „The Chinese Commercial guide“ насчитываетъ около 80 разныхъ «чи»; въ одномъ Пекинѣ 13,—но въ дѣйствительности ихъ будетъ втрое больше.

**) По Уйльямсу=12,34 нашимъ дюймамъ.

лана понижается. Въ 50-хъ годахъ онъ отмѣчался всегда выше 6 шиллинговъ, а въ 1853 и 1856 годахъ доходилъ даже до 7 ш. 9 п., теперь въ Шанхаѣ курсъ банковыхъ векселей колеблется за ланъ отъ 5 ш. $1^1/_4$ п. до 5 ш. $3^1/_4$ п., смотря по ходу торговли и политическимъ извѣстіямъ. На Лондонъ векселя въ Шанхаѣ бываютъ обыкновенно 4-хъ мѣсячные, прежде они были постоянно шестимѣсячные. Какъ быстро падаетъ иногда цѣнность серебра въ Китаѣ, видно изъ того, что по русскимъ свѣдѣніямъ въ маѣ 1880 года въ разгаръ чайнаго сезона давали въ Ханькоу за 1,000 фунтовъ по 4-хъ мѣс. векселямъ 3,615 ланъ, по 6 мѣсячн. 3,602 ланъ, а за это же время въ 1879 г. 3,837 ланъ. Русскіе кредитивы съ акцептомъ въ Петербургѣ и Москвѣ продавались около $^1/_2$ пенс. дороже, т. е. около 13 ланъ на 1,000 фунт. стер. Еще сильнѣе курсы колебались въ 1878 г., вслѣдствіе появленія на лондонскомъ рынкѣ массы серебра изъ Германіи и несостоятельности банка «City of Glasgow Bank»; въ началѣ сезона при курсѣ по 5 ш. $8^1/_2$ п. изъ 1,000 фунтовъ стерлинговъ выручалось 3,503 л. 64 ф., а къ концу года, при курсѣ 5 ш. 3 п., выручалось 3,809 ланъ и 52 ф., разница громадная, ибо отъ каждой тысячи фунт. стерлинг. получалось серебра болѣе на 305 ланъ и 88 фынъ.

Въ Ханькоу банковые векселя помѣчаются въ ланахъ à vue, частные же векселя на срокъ на 4 мѣсяца; послѣдніе дороже первыхъ на пенсъ и болѣе за каждый ланъ.

Въ Фучао вексельные курсы отмѣчаются на Лондонъ въ долларахъ, траты дѣлаются большею частію по 4-хъ мѣсячнымъ кредитивамъ, траты же по 6-ти мѣсячнымъ кредитивамъ не охотно принимаются здѣшними банками. Курсы въ 4 мѣсяца въ послѣдніе три года въ Фучао колебались отъ 3 шилл. $8^1/_2$ п. до 3 ш. $11^3/_4$ п. за долларъ.

Русскіе, пріобрѣтая въ Китаѣ чаи, не трассируютъ, а покупаютъ въ Лондонѣ доллары или переводятъ на этотъ предметъ капиталы изъ Россіи большею частію черезъ лондонскія банкирскія фирмы, ибо солиднаго русскаго банка въ Китаѣ не существуетъ, что, при плохихъ курсахъ на нашъ кредитный рубль, значительно увеличиваетъ стоимость купленнаго для Россіи чая. Кредитивы бываютъ на 6 мѣсяцевъ по предъявленію. При этомъ среднимъ числомъ платится 2% за коммисію, $^1/_2$% китайцамъ и $^1/_2$% за разные расходы, всего 3%. Русскіе коммисіонные дома въ Ханькоу обратно даютъ 4—6 мѣсячные векселя на

Лондонъ. Кредитивы мѣняются по курсу, деньги вносятся въ банки и затѣмъ выдаются продавцамъ чая чеки на полученіе извѣстнаго количества серебра.

Между денежными операціями, совершенными русскими въ Китаѣ, заслуживаетъ упоминанія слѣдующая. Въ маѣ 1878 г. явился въ Ханькоу изъ Средней Азіи довѣренный купца Каменскаго г. Третьяковъ за полученіемъ 350,000 ланъ за муку, доставленную для китайскихъ войскъ въ 1876 и 1877 гг. Переводы на эту сумму были выданы Илійскимъ губернаторомъ на ханькоускаго дао-тая. Послѣ настояній русскаго вицеконсула было вырѣшено разсрочить уплату по переводамъ денегъ по частямъ, на одинъ мѣсяцъ. По первому изъ нихъ, на 150,000 ланъ, дао-тай, черезъ три дня послѣ свиданія, прислалъ съ чиновникомъ два чека на китайскіе банки, а по второму присылалъ чеки въ разное время и къ обусловленному сроку взнесъ всѣ деньги. Подобное полученіе капитала можно считать очень скорымъ и аккуратнымъ, ибо случается, что по переводамъ генералъ-губернаторовъ, выдаваемымъ ими по предъявленію, платежъ производится китайскимъ правительствомъ черезъ годъ и болѣе, и все время проходитъ въ перепискѣ и справкахъ. Изъ полученныхъ 200,000 ланъ довѣреннымъ г. Каменскаго было переведено на Лондонъ, черезъ англійскій банкъ, до 80,000 ланъ, а остальное серебро продано русскимъ негоціантамъ, что при плохихъ нашихъ курсахъ способствовало къ большему вывозу въ Сибирь чаевъ противъ первоначальныхъ заказовъ.

Кредитныя операція отличаются въ Китаѣ своеобразностью. У китайцевъ есть обычай ежегодно уплачивать всѣ свои долги. Нормальный процентъ у китайцевъ въ долговыхъ обязательствахъ въ настоящее время 25 центовъ въ день за 1,000 долларовъ, что составляетъ около 9,13% въ годъ, но нерѣдко подымается онъ до 20% и болѣе. Такая высота процента естественно объясняется краткосрочностью долговыхъ обязательствъ. Вообще же нужно замѣтить, что въ настоящее время въ Китаѣ общее безденежье, что свидѣтельствуется многочисленными банкротствами, общая сумма которыхъ простирается въ одномъ Шанхаѣ до $2^1/_2$ милліоновъ ланъ въ годъ.

Для торговли Китая съ Европой кредитъ доставляютъ банки, устроенные европейцами. Въ Китаѣ имѣютъ въ различныхъ мѣстахъ свои конторы или агентства слѣдующіе банки: лондонскіе «Agra-Bank» (основной капиталъ 1.000,000 фунт. стерл.),

«Chartered Merkantil Bank of India, London and China» (капиталъ 750,000 фунт. ст.), «Oriental Bank Corporation» (капиталъ 1.500,000 фунт. ст.), «Chartered Bank of India, Australia and China» (капиталъ 800,000 ф. с.), гонъ-конгскій «Hongkong and Shanghai Banking Corporation» (капиталъ 5 милл. долл.), калькутскій «National Bank of India» (капиталъ 465,250 ф. ст.), парижскій «Comptoir d'Escompte» (капиталъ 80.000,000 фр.), и, наконецъ, нашъ «Русскій банкъ для внѣшней торговли», агентомъ котораго въ Шанхаѣ состоитъ домъ «Jardine, Matheson and C°».

Изъ этихъ банковъ съ выгодою дѣйствуютъ только «Hongkong and Schanghai Banking Corporation» и отчасти «Comptoir d'Escompte» (послѣдняя, впрочемъ, въ 1880 году закрыла всѣ свои конторы въ Китаѣ и Японіи, кромѣ шанхайской). Остальные банки, особенно «Agra-Bank» понесли большіе убытки. Въ Ханькоу также вполнѣ солиднымъ считается только «Hongkong and Schanghai Banking Corporation», остальные открываютъ свои агентства только во время чайнаго сезона и сами въ вышеупомянутомъ банкѣ держатъ свои капиталы.

Дѣятельность агентства «Русскаго банка для внѣшней торговли» еще не начиналась. Спеціальный русскій банкъ для торговли съ Китаемъ былъ бы выгоденъ и полезенъ, если бы имѣлъ въ Шанхаѣ главное сосредоточіе и большой капиталъ, а агентства—въ Лондонѣ, Москвѣ и Одессѣ. Но устройство серьезнаго русскаго банка довольно затруднительно по недовѣрію къ нашимъ кредитнымъ учрежденіямъ англичанъ, главныхъ купцовъ въ Китаѣ; однѣми же операціями русскихъ купцовъ банкъ очевидно существовать не можетъ.

Для страхованія морскаго и отъ огня въ каждомъ изъ открытыхъ портовъ Китая имѣется множество агентовъ безчисленныхъ европейскихъ и американскихъ страховыхъ обществъ, но кромѣ того въ Китаѣ имѣются собственныя страховыя общества, устроенныя на особенныхъ началахъ; именно они даютъ право страхователямъ, если послѣдніе владѣютъ извѣстнымъ числомъ акцій, участвовать въ прибыляхъ общества, которыя выдаются имъ сообразно количеству уплоченныхъ страховыхъ премій. Такая система очень полезна, ибо устанавливаетъ между обществомъ и грузоотправителями тѣсную связь. Что страховое дѣло работаетъ въ Китаѣ съ выгодою, доказывается тѣмъ обстоятельствомъ, что цѣны на акціи мѣстныхъ страховыхъ обществъ котируются на биржѣ втрое дороже номинальной стои-

мости. Результаты его видны изъ слѣдующихъ данныхъ о дивидендѣ за 1881 годъ:

Страховыя общества.	Дивидендъ акціонеровъ на капиталъ.	Дивидендъ страхователей на сумму премій.
	процентовъ.	
North-China	12⅓	25
Union of Canton . . .	36	30
China trades	22	20
Yangtze association . .	18	33

Другими словами, имѣя въ портфелѣ нѣсколько страховыхъ акцій, каждый купецъ получилъ возможность застраховывать свой грузъ дешевле отъ 20 до 30%.

За застрахованіе въ Китаѣ отъ огня взимаются слѣдующія преміи:

грузы 80 коп. со 100 руб. цѣнности.
дома . . . . . ¾% } со скидкою.
движимость . . 1% }
китайскіе дома отъ 2 до 3½%.

Въ китайскихъ портахъ суда рѣдко страхуются кромѣ какъ въ нѣкоторыхъ главныхъ компаніяхъ. Преміи въ этихъ случаяхъ тѣ же, что и въ Лондонѣ. Для грузовъ, страховка которыхъ идетъ постоянно, страховыя преміи отъ морскихъ рисковъ существуютъ въ Шанхаѣ:

Въ Лондонъ:
На пароходахъ 1 класса отъ всѣхъ аварій и отъ всѣхъ поврежденій:
чай 2%
шелкъ 1¾%
На торговыхъ пароходахъ отъ всѣхъ аварій 1¼%
Въ Владивостокъ:
на пароходахъ . . ½%
« парус. судахъ . 1½%
Въ Николаевскъ на Амурѣ отъ всѣхъ аварій:
на парус. судахъ . 3½%
Въ Гонъ-Конгъ:
на парус. судахъ и пароходахъ . ¾%
Въ Нагасаки:
на парус. судахъ и пароходахъ . ½%

Двѣ послѣднія преміи зимою. Преміи мѣняются сообразно съ муссонами, понижаясь при попутныхъ муссонахъ. Въ послѣднее время всѣ преміи понизились сравнительно съ прежними годами на ⅓.

Чаи вывозимые русскими страхуютъ по большей части сами довѣрители или въ Москвѣ въ обществѣ «Якорь», особенно тѣ,

которые идутъ черезъ Тянь-цзинъ, или въ лондонскихъ страховыхъ обществахъ, при покупкѣ кредитивовъ. Страхованіе обходится 1, 1½ и до 2%, смотря по судну. «Якорь» потерялъ повидимому отличный случай устроить въ Шанхаѣ свое агентство. Въ 1880 году этимъ обществомъ были недовольны за медленность въ разсчетахъ.

Существовалъ проектъ устроить для русскихъ чаевъ взаимное страхованіе. Въ немъ участвовали 4 дома въ Ханькоу и 4 дома въ Кяхтѣ каждый капиталомъ въ 30,000 руб. и внесли по 1,000 ланъ. Барыши вносились на общій текущій счетъ предпріятія. Болѣе 25,000 ланъ риска на одномъ пароходѣ не принималось. За страхованіе взималось по 2¼%, агенту комиссіи 7%, причемъ каждый домъ по очереди служилъ агентомъ. Противъ цѣны иностранныхъ обществъ подобное страхованіе обходилось вдвое дороже. Потери доходили до 15,000 ланъ на одномъ пароходѣ.

Желѣзныхъ дорогъ, за уничтоженіемъ линіи отъ Шанхая до Вусунга, теперь нѣтъ въ Китаѣ, но несомнѣнно кажется, что постройка желѣзныхъ дорогъ рѣшена въ принципѣ китайскимъ правительствомъ. На первой очереди стоитъ дорога изъ Тянь-цзина въ Пекинъ, относительно ея всѣ согласны; что же касается дальнѣйшаго направленія пути, то мнѣнія китайскихъ сановниковъ раздѣляются: одни стоятъ за сѣверное направленіе, въ Манчжурію до Гирина, другіе за южное, къ Янъ-цзы-цзяну. Повидимому первое должно одержать верхъ, такъ какъ думаютъ, что для сообщенія съ югомъ лучше привести въ исправное состояніе Императорскій каналъ и развить на немъ пароходство. Это особенно важно для продовольствія Пекина, если война съ сильною морскою державой прекратитъ подвозъ хлѣба въ столицу моремъ. Говорятъ, что европейскіе и американскіе капиталисты предлагали уже постройку дорогъ на выгодныхъ условіяхъ, но китайское правительство, въ виду примѣра нѣкоторыхъ европейскихъ государствъ, выкупающихъ частныя желѣзныя дороги, держится пока взгляда, что лучше строить послѣднія самому государству.

По отношенію къ сооруженію телеграфовъ въ Небесной Имперіи взглядъ китайскаго правительства существенно уже измѣнился.

Долгое время всѣ предложенія о введеніи телеграфнаго сообщенія въ Китаѣ встрѣчали тамъ или уклончивыя обѣщанія

или положительный отказъ. Чтобы расположить китайскихъ сановниковъ къ телеграфнымъ начинаніямъ, россійское посольство въ Пекинѣ, еще въ пятидесятыхъ годахъ, старалось ихъ ознакомить съ телеграфными приборами и заинтересовать скоростью и удобствами телеграфнаго сообщенія, а въ 1865 году были командированы съ тою же цѣлью отъ телеграфнаго вѣдомства два техника. Вмѣстѣ съ тѣмъ открылись переговоры объ устройствѣ, распоряженіемъ русскаго правительства, телеграфа отъ Кяхты чрезъ Монголію до Пекина или Тянь-цзина. Въ результатѣ китайскіе сановники обѣщали нашему правительству ввѣрить ему, предпочтительно предъ другими соискателями, сооруженіе и эксплоатацію монгольской линіи. Наблюдавшіе за ходомъ дѣла иностранцы считали полученное обѣщаніе серьезнымъ успѣхомъ послѣ рѣшительныхъ отказовъ, которыми отвѣчало китайское правительство на всѣ другія предложенія.

Вскорѣ послѣ стараній нашихъ въ Китаѣ, возникъ вопросъ о продолженіи амурскаго телеграфа до китайскихъ и японскихъ портовъ. Получивъ на это предпріятіе концессію, телеграфное общество «Great Northen Telegraph Company» погрузило въ 1871 году кабель отъ Владивостока къ японскому берегу у Нагасаки и оттуда безпрепятственно довело подводные телеграфы до Шанхая, Амоя и Гонъ-Конга. Ободренные удачей, распорядители компанейскими дѣлами составили въ 1874 г. проектъ устройства въ Китаѣ обширной сѣти воздушныхъ телеграфовъ. Происшедшее въ то время столкновеніе Китая съ Японіей подавало надежду на успѣшное начало. Опасаясь высадки японскихъ силъ на островъ Формозу, китайскія власти высказывали желаніе устроить телеграфъ отъ Фучао до Формозы; обнаруживалось также намѣреніе вступить въ соглашеніе съ обществомъ о постройкѣ телеграфа между Шанхаемъ и Тянь-цзиномъ.

«Сѣверное общество», какъ связанное концессіею съ интересами нашей телеграфной сѣти и какъ учрежденное датскими предпринимателями, нашло поддержку со стороны двухъ правительствъ—нашего и датскаго. Съ нашей стороны возобновлены были чрезъ посольство переговоры въ Пекинѣ, а Данія отправляла въ 1874 году въ Китай чрезвычайнаго посланника. Послѣдствіемъ такихъ ходатайствъ было дозволеніе «Сѣверному обществу» постройки небольшихъ воздушныхъ линій близъ Фучао и Амоя. Линіи эти, вскорѣ послѣ устройства (въ 1874 году),

были разрушены разбойничьими шайками. Наконецъ, въ исходѣ 1881 года, удалось склонить китайское правительство къ заключенію съ «Сѣвернымъ обществомъ» контракта на постройку, на счетъ правительства, воздушной линіи отъ Шанхая до Тянь-цзина. Устройство этой линіи теперь окончено. Она проведена вдоль Императорскаго канала, на протяженіи 1,000 англійскихъ миль и имѣетъ четыре промежуточныя станціи: Гучоу, Чинхинкъ, Тунганъ и Линчанъ. Линія эта дѣйствуетъ правильно, а правительство, для привлеченія публики, дозволило даже временно принимать депеши даромъ. Соединеніе телеграфною линіей Шанхая съ Пекиномъ и Тянь-цзиномъ имѣетъ особенно важное значеніе для Шанхая. При медленномъ ходѣ китайской почты, весьма часто случается, что его склады не могутъ удовлетворять своевременно требованій Сѣвера; такъ случилось и нынѣ.

Успѣхъ первой телеграфной линіи повлекъ за собой предложенія разныхъ, какъ китайскихъ, такъ и европейскихъ, компаній проводить новыя линіи на свой счетъ, но до сихъ поръ не слышно, чтобы ходатайство какой нибудь компаніи у китайскаго правительства имѣло успѣхъ, хотя значительная закупка телеграфной проволоки какъ бы подтверждаетъ рѣшеніе китайскаго правительства продолжать проведеніе телеграфныхъ линій. Выдаютъ за вѣрное, что новая линія пойдетъ отъ Пекина на сѣверъ и будетъ соединена съ русской линіей, о чемъ идутъ уже и переговоры. Торговые люди желаютъ проведенія линій преимущественно къ Гонъ-Конгу и по Янъ-цзы-цзяну, по крайней мѣрѣ до Цзю-цзяна; для нашей торговли выгоднѣе было бы продолжить ее до Ханькоу. Часть этой линіи уже устроена, именно отъ Чинкіана до Нанкина, въ которомъ открыта телеграфная станція, гдѣ при подачѣ телеграммъ взимается за одно слово слѣдующая плата: со станцій Европейской Россіи и Кавказа 2 руб. 8 копѣекъ, со станцій Сибири и Туркестанскаго края 1 руб. 83 копѣйки.

Купцы естественно жалуются на подобную дороговизну депешъ, существующую и на другихъ станціяхъ; на это управленіе «Сѣвернаго общества» объясняетъ, что тарифъ понизить нельзя, ибо депешъ изъ Китая сравнительно немного (по малому числу европейскихъ резидентовъ), а торговыхъ домовъ не болѣе сотни, они и пользуются главнымъ образомъ телеграфомъ. Между тѣмъ всѣ депеши передаются въ Европу подводнымъ телеграфомъ, устройство же кабеля, а равно и содержаніе его стоютъ дорого.

Китайцы вылавливаютъ его и рвутъ, почему особый пароходъ постоянно крейсируетъ, наблюдая за цѣлостью кабеля. Такимъ образомъ, хотя дороговизна телеграфныхъ сообщеній служитъ ужаснымъ стѣсненіемъ для торговли, едва ли можно ожидать скораго пониженія тарифа. Напротивъ, на лондонской международной телеграфной конференціи въ 1879 г. тарифъ возвышенъ слишкомъ на 60 проц. Г. Шульцъ, бывшій главный секретарь «Сѣвернаго телеграфнаго общества» представилъ намъ на этотъ счетъ весьма убѣдительные аргументы, важнѣйшій изъ которыхъ, что его акціонеры желаютъ имѣть дивиденды.

Общество жалуется также на убытки отъ перерывовъ въ движеніи, происходящихъ почти каждый годъ въ Сибири, особенно въ Приморской и Амурской областяхъ, что зависитъ отъ направленія телеграфной линіи, ради краткости, вдали отъ дорогъ, почему наблюденіе за проволокою очень затруднительно. Во всякомъ случаѣ корреспонденція по линіямъ «Сѣвернаго общества» требуетъ уже проложенія второй проволоки, изъ Китая во Владивостокъ, къ чему кажется уже дѣлаются приготовленія. Было бы однако предпочтительнѣе, если бы эта вторая проволока пошла не моремъ, а по возможности по сухому пути. На сколько возвышаетъ цѣну передача по кабелю видно изъ того, что телеграмма за слово изъ 10 буквъ или 3-хъ цифръ изъ Шанхая въ С.-Петербургъ стоитъ 1 дол. 50 цен. или 3 руб. сер., изъ Владивостока же въ С.-Петербургъ только 35 и 30 коп. слово. Въ Японіи слово стоитъ: сухопутно 10 коп. и 30 коп. водою. Между Шанхаемъ и Нагасаки 50 цен. или 1 руб. сер., т. е. если послать черезъ Нагасаки, Хокодате, Дуэ и Сибирь, то слово будетъ стоить не дороже 1 руб. 65 коп. Такимъ образомъ японскіе острова даютъ возможность избѣгнуть надобность въ морскихъ проводахъ. Телеграфъ уже существуетъ до Дуэ на Сахалинѣ и до Хокодате на Матсмаѣ. Проведя проволоку чрезъ остальную часть Сахалина, что необходимо при его заселеніи, затѣмъ короткую черезъ Лаперузовъ проливъ и остальную часть Матсмая, получается возможность сухопутнаго телеграфнаго сношенія, стоимостью вдвое меньшею нынѣ существующаго.

Удешевленіе телеграфныхъ депешъ важно не для одной торговли; оно помогло бы и метеорологическимъ наблюденіямъ, а эти наблюденія, въ свою очередь, могли бы принести не мало пользы для мореплаванія; дороговизна телеграфическихъ сооб-

щеній не дозволяетъ теперь приводить наблюденія китайскихъ обсерваторій къ общей связи.

Кромѣ Европы, Китай соединенъ подводными проволоками съ Австраліей, а въ послѣднее время черезъ Гонъ-Конгъ съ Филиппинскими островами, именно съ Манилой, что кромѣ торговыхъ интересовъ важно и для своевременнаго предсказанія погоды, такъ такъ Китайское море между Гонъ-Конгомъ и Филиппинскими островами въ особенности часто посѣщается тайфунами. Этотъ кабель принадлежитъ обществу «Eastern Extension Telegraph Company».

Относительно почтовыхъ сообщеній Китай входитъ въ почтовый союзъ при помощи содержимой здѣсь англійской и французской почтъ, которыя для перевозки почты пользуются субсидируемыми почтовыми пароходными компаніями. Изъ Шанхая письма можно отправлять и черезъ Японію и Соединенные Штаты.

Письма изъ Ханькоу идутъ разъ въ недѣлю, соотвѣтственно шанхайской почтѣ. Пріемъ на англійской почтѣ начинается за 2 дня до отправленія парохода.

Наше правительство, на основаніи трактатовъ, имѣетъ, какъ мы видѣли, право содержать сухопутное сообщеніе изъ Тянь-цзина въ Пекинъ и Кяхту. Съ 1878 года явилось затрудненіе въ полученіи этимъ путемъ въ Ханькоу корреспонденціи изъ Иркутска, откуда письма отправлялись въ Ханькоу черезъ Европу, съ англійскими и французскими почтами и достигали лишь черезъ 85 и 96 сутокъ, хотя адресы на нѣкоторыхъ заказныхъ письмахъ были ясно отпечатаны: «черезъ Тянь-цзинъ въ Ханькоу». Нѣсколько писемъ побывали даже въ Москвѣ, вернулись въ Кяхту и потомъ уже получались черезъ Тянь-цзинъ въ Ханькоу. Отсылаемая изъ Ханькоу корреспонденція не доходила до получателей въ Иркутскъ черезъ два и болѣе мѣсяца, а нѣсколько простыхъ писемъ затерялись безвозвратно. Что касается неправильной пересылки корреспонденціи и не своевременной выдачи въ Иркутскѣ, то негоціанты теряютъ отъ этого въ оборотахъ не мало, ибо были случаи, что заказы на первосборные чаи получались тогда, когда уже на рынкѣ ихъ не было. Также нерѣдко отправители писемъ наводятъ справки въ Тянь-цзинъ, отправлены-ли такія-то письма, получаютъ отвѣтъ, что отправлены своевременно, а между тѣмъ изъ Иркутска сообщаютъ, что писемъ нѣтъ въ полученіи. При подобной пере-

сылкѣ корреспонденціи нельзя разсчитывать на развитіе нашей торговли съ Китаемъ. Что побудило измѣнить прежній способъ пересылки корреспонденціи, адресуемой черезъ Тянь-цзинъ въ Ханькоу, и отправлять черезъ Европу, неизвѣстно. По крайней мѣрѣ со времени прибытія въ Китай русскихъ, не было случая, чтобы пересылаемая изъ Тянь-цзина въ Ханькоу и обратно корреспонденція на англійскихъ пароходахъ терялась; даже переводы, чеки и векселя, на сотни тысячъ рублей, пересылаются ежегодно русскими въ простыхъ письмахъ въ Тянь-цзинъ, а равно и оттуда въ Ханькоу, но потерь не бываетъ. Затрудненій же при полученіи корреспонденціи изъ почтовой конторы въ Тянь-цзинѣ, адресованной въ Ханькоу, быть не должно, ибо у каждаго торговаго дома тамъ живутъ агенты, уполномочиваемые довѣренностями на полученіе корреспонденціи, вслѣдствіе чего снимается всякая отвѣтственность съ почтовой конторы, еслибы даже и потерялись письма между Тянь-цзиномъ и Ханькоу.

Какъ извѣстно, съ 1 января 1883 г. наши консульства въ Китаѣ были преобразованы. На основаніи Высочайше утвержденнаго мнѣнія государственнаго совѣта: упразднено генеральное консульство въ Шанхаѣ, а взамѣнъ того учреждены новыя должности русскихъ консуловъ въ Шанхаѣ, Ханькоу, Фучао, Кульджѣ, Турфанѣ и преобразованы консульства въ Тянь-цзинѣ, Ургѣ и Чугучакѣ. Консула имѣютъ по 6 и 7,000 руб. жалованья звонкою монетою, не считая расходовъ на канцелярію, а къ нѣкоторымъ изъ консуловъ назначены особые секретари. Это преобразованіе есть прямое послѣдствіе петербургскаго трактата, расширившаго доступъ русской торговлѣ въ нѣкоторыя части Небесной имперіи.

Говорить что либо о пользѣ отъ учрежденія вообще консуловъ, въ особенности на дальнемъ Востокѣ, мало извѣстномъ и трудно доступномъ, излишне. Теоретически каждая затрата съ этою цѣлью можетъ быть признана полезною, но отъ теоріи до практики еще очень далеко. Дѣло немного улучшится, если мѣста консуловъ окажутся въ рукахъ лицъ для того недостаточно подготовленныхъ или непонимающихъ важность своихъ обязанностей. Возьмемъ, напримѣръ, консульства въ Фучао или Ханькоу; здѣсь живетъ десятокъ русскихъ купцовъ и приказчиковъ, каждогодно приходятъ пять-шесть судовъ подъ русскимъ военнымъ или коммерческимъ флагомъ; понятно, что подобное число

лицъ и судовъ даетъ консулу самый ничтожный канцелярскій трудъ. Если прибавить даже годовой отчетъ, который консулъ обязанъ представить своему начальству, то все-таки у консула не наберется много канцелярской работы; но, кромѣ этой работы, для русскаго агента на Востокѣ имѣется масса непочатаго дѣла. Агентъ долженъ бы изучать и въ политическомъ и въ экономическомъ отношеніяхъ весь обширный районъ, входящій въ округъ его юрисдикціи. Для такого изученія требуется однако подготовка и охота, а сочетаніе этихъ двухъ качествъ вовсе не такъ легко отыскивается. Наши купцы не имѣютъ достаточно образованія для занятія консульскихъ должностей, чиновники же смотрятъ на свое пребываніе на дальнемъ Востокѣ, какъ на временное.

Впрочемъ составъ русскихъ консуловъ и въ Китаѣ и въ Японіи довольно удовлетворительный и какихъ либо жалобъ на него мы не слыхали. Восхваленія же англійскихъ консульскихъ агентовъ дальняго Востока, по словамъ знатоковъ, преувеличены, хотя надобно признать, что ихъ ежегодныя донесенія въ «Board of trade» весьма обстоятельны и представляютъ прекрасный сводъ торговыхъ циркуляровъ и статистическихъ данныхъ. Германскіе консулы стараются подражать англійскимъ. Французскіе же никуда не годятся и смотрятъ на свое пребываніе, какъ на временную ссылку; у австро-венгерскихъ консуловъ нѣтъ въ Китаѣ почти никакого дѣла.

Въ прочихъ главныхъ портахъ Тихаго океана русскіе консулы назначаются изъ иностранцевъ, но нельзя не отдать преимущества въ назначеніи консуловъ вполнѣ русскихъ, по примѣру Германіи, Франціи и Англіи, гдѣ часто даже вице-консула—лица, находящіяся на государственной службѣ. Русскіе торговые интересы конечно ничтожны по сравненію съ англійскими или германскими, но паровое коммерческое плаваніе увеличивается, значеніе же консуловъ для насъ важно прежде всего для военнаго флота. Командиръ нашей тихоокеанской эскадры контръ-адмиралъ Копытовъ обратилъ вниманіе на пользу отъ установленія сношеній съ Сіамомъ и назначенія русскаго консула въ Банкокъ, чего тамошнее правительство, кажется, давно ищетъ, это было бы не лишнее и въ виду могущихъ скоро возникнуть сношеній съ Кореею. Рисъ и другіе предметы вывоза изъ Сіама могли бы быть причиною удешевленія жизни въ Приморской области. Не имѣя консуловъ, наши военныя суда

въ портахъ Индо-Китая не имѣетъ пока точекъ опоры для своихъ дѣйствій.

Само китайское правительство, въ виду широкой юрисдикціи консуловъ, требуетъ, чтобы послѣдніе не назначались изъ купцовъ. «Неприлично, говорится въ одной нотѣ китайскаго министерства иностранныхъ дѣлъ, китайскому чиновнику въ какомъ либо слѣдственномъ дѣлѣ сидѣть рядомъ съ консуломъ-купцомъ, котораго онъ, можетъ быть, оштрафовалъ наканунѣ за контрабанду и который, въ качествѣ купца, заинтересованъ въ разбираемомъ дѣлѣ». Съ этимъ нельзя не согласиться.

На китайскихъ чиновниковъ особенныхъ жалобъ со стороны русскихъ резидентовъ нѣтъ, точно такъ же, какъ и на чиновниковъ китайскихъ таможень, гдѣ за ночную работу платится 10 ланъ, за воскресную 50 ланъ съ парохода. Столкновенія возникаютъ болѣе изъ-за лицзина, ибо китайскія власти всегда умѣютъ обходить трактаты, доказывая, что право безпошлиннаго провоза по транзитнымъ свидѣтельствамъ не избавляетъ купцовъ отъ необходимости уплачивать при ввозѣ въ города особые мѣстные сборы. Между тѣмъ относительно установленія послѣднихъ существуетъ, какъ мы уже говорили, полный произволъ. Губернаторы нерѣдко обкладываютъ чаи транзитной пошлиной нарочно высоко, чтобы дать имъ другое направленіе. Такъ, напримѣръ, чай изъ Тунь-кхе идетъ не по кратчайшему направленію въ Ханькоу, а въ Нинпо.

Упомянувъ о недостаткахъ китайскихъ чиновниковъ, упомянемъ и о недостаткахъ своихъ собственныхъ. Наши купцы жалуются, напримѣръ, что въ Кяхтѣ теряется по $2^1/_2$ дня на выправку паспорта! Чаеторговцы жалуются также на слабый надзоръ за контрабандою чаемъ по западной границѣ, подрывающей ихъ торговлю. О количествѣ контрабаднаго чая и о томъ, какъ выгодно заниматься этимъ промысломъ, нагляднѣе всего доказываютъ бухгалтерскіе счеты товарищества еврейскихъ контрабандистовъ, состоящаго человѣкъ изъ двадцати, напечатанные въ берлинскихъ газетахъ. Въ 1882 году это «почтенное» товарищество пріобрѣло въ Гамбургѣ и Кенигсбергѣ 17,925 цибиковъ чаю, заплативъ за нихъ 537,750 рублей. Очищеніе пошлиною въ Пруссіи обошлось въ 8,662 руб. Контрабандистамъ уплачено 71,000 р. Провозъ стоилъ 700 р. Такимъ образомъ израсходовано всего 617,112 р.; 736 цибиковъ были задержаны русскою таможенною стражею на границѣ, осталь-

ные же 17,189 цибиковъ были доставлены по назначенію. Цибики были распроданы по 60 руб. за штуку, что доставило въ общей сложности 1.031,340 р. Если вычесть расходы, то останется 414,228 р. чистаго барыша, что составляетъ приблизительно 80 проц. съ положеннаго въ предпріятіе капитала. А на западной границѣ такихъ «товариществъ», если вѣрить берлинскимъ газетамъ, существуетъ нѣсколько.

ГЛАВА XVII.

Японія.

Экономическое положеніе Японіи.—Общій оборотъ японской внѣшней торговли и участіе въ ней разныхъ націй.—Историческій очеркъ торговыхъ сношеній Японіи съ Россіей.—Взглядъ на будущее русской торговли въ Японіи.—Пересмотръ торговыхъ договоровъ.

Географическія и экономическія условія Японіи далеко не однообразны. Не говоря уже объ островахъ Курильскихъ, Ликейскихъ, Цучима, Матсмаѣ, управлявшихся недавно особеннымъ министерствомъ колоній (Кайтакуси), девять провинцій собственно Японіи: Тосандо на сѣверѣ и въ серединѣ архипелага, Гокурокудо, Саниндо и Саніодо на западѣ, Кинаи въ самомъ сердцѣ страны, Токайдо на востокѣ, Нанкайдо и Саикайдо на юго-западѣ, имѣютъ каждая свои натуральныя границы въ видѣ моря или хребта горъ. Путешественникъ, посѣщающій ихъ въ первый разъ, могъ бы подумать, что находится въ разныхъ государствахъ, тѣмъ болѣе, что даже нарѣчія каждой изъ японскихъ провинцій отличаются настолько, что жители ихъ едва понимаютъ другъ друга. Населеніе различно не только по наружности и быту, но и по своей производительности. Изъ оффиціальной статистики 1874 года видно, что приходилось среднимъ числомъ на жителя цѣнности продуктовъ земледѣлія въ провинціи Кинаи 34,50 іена (серебряный іенъ=американскому доллару), тогда какъ въ Токайдо 16,25, Гокурокудо 14,38, Саніодо 13,10, Саниндо 12,12, Тосандо 11,91, Нанкайдо 10,94, а въ Саикайдо 6,86.

Большая или меньшая производительность обусловливается главнымъ образомъ удобствомъ сбыта, такъ какъ сухопутныя дороги въ Японіи вообще отвратительны и о нихъ мало забо-

тятся. Какая, напримѣръ, разница въ промышленной дѣятельности Токайдо или Тосандо; между тѣмъ обѣ провинціи имѣютъ рѣки, прорѣзывающія плодородныя долины, обѣ пользуются безопасными портами: Тосандо—Авомори и Массашимою, Токайдо—Токіо и Овари, обѣ одинаково производятъ рисъ, ячмень, горохъ, шелкъ, растительный воскъ, прядильныя растенія, хлопокъ, драгоцѣнные металлы, цвѣтные камни и приготовляютъ фарфоровыя и лакированныя вещи. Но Тосандо втиснута между двумя другими провинціями и прилегаетъ къ Японскому морю и Тихому океану въ наименѣе благопріятной ихъ части, тогда какъ Токайдо съ сѣвера граничитъ съ богатѣйшими частями имперіи, съ Оми, Мино, Шинано и Шимотуцка, и имѣетъ множество портовъ удобныхъ для вывоза не только своихъ продуктовъ, но и для произведеній Кинаи, съ которою она сообщается черезъ озеро Бле.

Богатство Кинаи зависитъ такъ же болѣе отъ сосредоточія сбыта сосѣднихъ провинцій, чѣмъ отъ богатства собственной почвы. Береговая линія Кинаи не велика, но она образуетъ гавани, гдѣ безопасно помѣщаются множество каботажныхъ судовъ, являющихся за рисомъ, чаями и шелкомъ изъ Оми, за чаями, фарфоромъ, бумагой, шелкомъ, шелковою пряжею, хлопкомъ, воскомъ, лакированными вещами, производимыми различными частями Кинаи. Кромѣ того, суда находятъ въ Токайдо бамбукъ изъ Ига, въ Саніодо шелкъ, шелковую пряжу и ленъ изъ Бицена и Гарима, въ Кинаи ленъ изъ Вакайама и Кочи въ Нанкайдо. Изъ послѣдней провинціи вывозятъ также рисъ, бумагу, рыбу, бумажныя и др. матеріи, воскъ и мѣдь изъ Тоза и Ийо.

Къ сѣверу и сѣверо-востоку отъ Кинаи лежатъ провинціи Саниндо и Гокурокудо, неудобно расположенныя для вывоза, такъ какъ съ одной стороны высокія горы отдѣляютъ ихъ узкое прибрежье отъ прочихъ частей Японіи, съ другой стороны прибрежье выходитъ на мало гостепріимное и мало изслѣдованное Японское море. Единственный портъ этой части Японіи, куда заходятъ пароходы за рисомъ и рыбою—Ньегата, остальные товары вывозятся на джонкахъ. Послѣднія собираютъ по берегамъ этого моря рисъ и бумагу изъ Ивамо въ Саниндо, изъ Итцума, Ваказа и Іетциго въ Гокурокудо, шелкъ и желѣзо изъ Инадо и Итцума, рыбу изъ Іетчиго и Ваказа. Джонки свозятъ свои грузы въ порты юго-западной части Саніодо въ Си-

моносеки, Нагато, Ямагучи въ Суво, въ Гирошиму, въ Аки, откуда уже товары направляются въ Токіо, Осаку, Нагасаки, Шанхай и Гонъ-Конгъ на японскихъ пароходахъ. Такимъ образомъ, вслѣдствіе отдѣльности Гокурокудо и Саниндо, провинція Саніодо по своему выгодному положенію на внутреннемъ морѣ заняла важное мѣсто въ торговлѣ.

Нанкайдо и Саниндо имѣютъ отличные порты на берегахъ внутренняго моря и Тихаго океана и много богатствъ, лежащихъ, мертвымъ капиталомъ, но эти богатства не получатъ цѣны, пока не устроятся дороги, такъ какъ обѣ провинціи очень гористы. Въ этомъ отношеніи положеніе ихъ гораздо хуже чѣмъ Гокурокудо и Саніодо, которыя вытянуты вдоль моря или имѣютъ сплавныя рѣки, и вывозъ изъ которыхъ очень удобенъ водою.

До 1855 года Японія жила совершенно замкнутою жизнью и только голландцы имѣли привиллегію присылать одинъ корабль въ годъ въ свою маленькую факторію на островѣ Децима въ Нагасаки. Развитіе европейской и американской торговли на Тихомъ океанѣ и развитіе пароходства вывели Японію изъ ея замкнутости. Отчасти силою, отчасти пользуясь внутреннею революціею, европейцы и американцы открыли себѣ доступъ въ Имперію восходящаго солнца. Японцы, вмѣсто того чтобы прогнать непрошенныхъ гостей, какъ въ XVII вѣкѣ, или относиться къ нимъ съ тою благоразумною сдержанностью, съ какой относятся китайцы, широко открыли двери европейской эксплуатаціи. Пока для европейцевъ открыто лишь семь городовъ: Нагасаки, Кобе, Осака, Іокогама, Хокодате, Токіи и Ньегата, но уже легко оцѣнить вредъ, принесенный странѣ оживленными сношеніями съ Европою и Америкою.

Японія служитъ отличнымъ доказательствомъ опасности такъ называемой «свободной торговли». Заключая дипломатическіе и торговые трактаты, японцы не подозрѣвали, да и не могли подозрѣвать значенія, которое пріобрѣтетъ пароходство, послѣ прорытія Суэзскаго канала, поэтому они допустили къ себѣ иностранные товары съ ничтожною таможенною пошлиною и неосторожно еще связали себѣ руки въ этомъ отношеніи для будущаго. Послѣдствія не долго заставили себя ждать. Страна, довольство населенія коей заставляло ее считать по наружности богатою, въ двадцать пять лѣтъ доведена до банкротства. Даже иностранная торговля, выгодная въ первые годы по открытіи портовъ, теперь даетъ только убытки и постоянно сокращается; склады

завалены европейскимъ хламомъ, а питаютъ европейскій привозъ единственно заказы правительства, въ особенности при желаніи послѣдняго имѣть армію, устроенную на европейскій манеръ.

Иностранцы стараются для поправленія своихъ дѣлъ добиться права торговать повсемѣстно внутри страны, но сами въ Японіи покупаютъ очень мало. Когда назадъ тому четверть вѣка Японія открылась для европейской и вообще для иностранной торговли, то прежде всего начали вывозить изъ нея золото и мѣдь, содержащую золото, по курсу весьма невыгодному для Японіи. Какія были рѣдкости, предмѣты древности, чудеса искусства, все это было скуплено обманнымъ образомъ за безцѣнокъ и перепродано въ Европѣ разбогатѣвшимъ жидамъ и концессіонерамъ. Народъ изъ-за грошей лишился лучшаго своего артистическаго сокровища. Затѣмъ болѣзнь шелковыхъ червей заставила французовъ и итальянцевъ искать шелка на дальнемъ Востокѣ; изъ Японіи повезли шелкъ, но особенно яички шелковичныхъ червей; огромный вывозъ послѣднихъ повредилъ шелковому производству въ самой Японіи. Взамѣнъ этого привозились европейскіе продукты, изъ которыхъ въ сущности полезны были для Японіи только желѣзныя издѣлія: разные машины и инструменты. Что же касается мануфактурныхъ издѣлій, то если японцы и набросились на нихъ въ началѣ какъ на новинку (чему отчасти способствовало и преобразованіе внутренняго быта), то скоро увидѣли, что ихъ собственныя матеріи дешевизной не уступаютъ европейскимъ, а достоинствомъ и прочностію красокъ далеко превосходятъ послѣднія.

Прекращеніе въ Европѣ болѣзни шелковичныхъ червей сократило вывозъ японскаго шелка; у Японіи для оплаты иностраннаго привоза остается чай. Хотя японскій чай вкусомъ гораздо хуже китайскаго, но его требуютъ въ Сѣверную Америку, потребляющую преимущественно зеленый чай, и вывозъ японскаго чая усиливается. Одинъ чай не можетъ, однако, сбалансировать внѣшнюю торговлю цѣлой страны. Между тѣмъ, считая даже, что Японія получитъ за чай нѣсколько лишнихъ милліоновъ долларовъ, посмотримъ, какіе существенные убытки потерпѣла она отъ допущенія иностранцевъ.

Вслѣдствіе европейской конкурренціи, цѣны возрасли въ пять или шесть разъ; въ особенности вздорожали продукты продовольствія, отчего бѣдствуетъ простой народъ. Цѣна риса была

въ 1873 г. за коку (кока=0,83 четверти и дѣлится на 10 тосъ и 100 сіо) въ Токіо 5,30, Осака 5,27, Нагасаки 5,50 іенъ. Это цѣны казеннаго риса, который всегда лучше качествомъ. Въ 1873 г., при цѣнѣ въ Токіо казеннаго риса 5,30 іенъ, частный продавался 5,06. Семейство изъ отца, матери и двухъ дѣтей потребляетъ среднимъ числомъ 4,15 коку риса въ годъ. Земледѣльцы продавали въ 1873 г. рисъ на мѣстѣ 4 іена 87 сенъ за коку, въ 1879 г. цѣна повысилась до 7 іенъ 41 сенъ, но взявъ въ разсчетъ курсъ, бывшій въ 1873 году pari, землевладѣльцы теряли въ 1879 году 30% и это въ періодъ шести лѣтъ! Хотя въ 1873 году правительство, по предложенію министра финансовъ Окумы, уменьшило поземельный налогъ на $^1/_6$, но это уменьшеніе вышло увеличеніемъ, ибо одновременно былъ сдѣланъ новый кадастръ, привлекшій новыя земли къ обложенію. Соотвѣтственно вздорожанію жизни и увеличенію податей, поднялась и заработная плата. Десять лѣтъ тому назадъ рабочая поденьщина стоила въ Японіи 4—5 центовъ, почему было выгодно промывать золото изъ бѣднѣйшихъ рѣчныхъ песковъ. Теперь рабочая поденьщина стоитъ отъ 24 до 25 центовъ, а въ такосимскихъ каменноугольныхъ копяхъ даже 40 центовъ.

Правительство, покупая заграницею пушки и оружіе, не можетъ уже брать подати рисомъ, оно требуетъ денегъ, а въ Японіи никогда не было достаточно монеты. У Японіи было серебро и золото, но эти металлы добывались изъ бѣднѣйшихъ мѣсторожденій, потому что рабочая поденьщина не стоила, какъ мы видѣли, болѣе 6 копѣекъ, теперь же рабочій съѣдаетъ въ день одного рису на 20 копѣекъ, слѣдовательно нѣтъ выгоды эксплоатировать пески и руды бѣднаго содержанія. Недостатокъ драгоцѣнныхъ металловъ вызвалъ необходимость выпуска бумажныхъ денегъ. Этотъ выпускъ произвелъ уже надлежащее дѣйствіе: вся звонкая монета или вывезена изъ страны, или спряталась въ банки и въ руки мѣнялъ. Въ 1873 г. монеты считалось въ Японіи 60 милл. іенъ, а къ 1879 г. количество это уменьшилось до 32 м. іенъ; лажъ дошелъ до 60 проц. и, что еще хуже, образовались особыя биржи для игры на этотъ лажъ, колеблющійся въ предѣлахъ до 30 процентовъ, и на цѣну риса, которая также быстро колеблется отъ непрочности бумажной денежной единицы. Правительство въ апрѣлѣ 1880 г. силою закрыло эти биржи, но само собою разумѣется, курсъ отъ того не могъ поправиться.

Къ маю 1883 года, количество бумажныхъ денегъ въ обращеніи дошло въ Японіи до 140 милл. іенъ, дѣйствительная стоимость которыхъ не превосходитъ 81 милл. іенъ. Для извлеченія избытка кредитныхъ билетовъ, правительство выпускаетъ казначейскіе билеты, продавая ихъ по 75%, но это въ сущности замѣна одного вида бумажныхъ денегъ—другимъ. Аресты маклеровъ, спекулирующихъ бумажными деньгами, и продажа отъ времени до времени небольшихъ суммъ звонкой монеты только содѣйствуютъ еще неустойчивости денежной единицы, служащей одной изъ важнѣйшихъ причинъ застоя въ торговлѣ.

Рядомъ съ этими экономическими бѣдствіями явилась политическая агитація, какъ послѣдствіе поспѣшныхъ реформъ, сопровождавшихъ революцію 1868 года; въ Японіи въ одномъ 1879 году появилось 236 новыхъ періодическихъ изданій, изъ которыхъ, впрочемъ, 80 очень скоро прекратились въ «борьбѣ съ равнодушіемъ публики». Если взять въ разсчетъ, что въ томъ же году въ Японіи напечатано 5,317 новыхъ книгъ и что въ Японіи даже всѣ женщины грамотны, легко заключить о жаждѣ японцевъ къ чтенію и о томъ, дѣйствительно ли «варварскою» страною была Японія до нашествія европейцевъ, не смотря на свою замкнутость. Къ сожалѣнію всѣ почти газеты оппозиціонныя, и радикальные органы пріобрѣтаютъ болѣе подписчиковъ, нежели сравнительно умѣренныя. Газеты требуютъ какъ панацею отъ золъ, внесенныхъ революціей и приливомъ иностранцевъ, созванія парламента. Въ этой агитаціи помогаютъ политическіе клубы, образовавшіеся по разнымъ городамъ Японіи. Но очевидно, что рекомендуемое лекарство будетъ для Японіи хуже болѣзни.

Во всякомъ случаѣ экономическое положеніе Японіи весьма непрочно и всякіе выводы о будущей торговой дѣятельности этой страны и значеніи ея какъ рынка для сбыта европейскихъ товаровъ крайне гадательны. Пока же общій оборотъ японской внѣшней торговли въ открытыхъ для иностранной торговли портахъ былъ:

Годъ *).	Привозъ.	Вывозъ.
	Іенъ.	
1863	14.076,938	18,491,430
1872	26.188,441	24.294,532
1873	27.444,068	20.660,994

*) Японская оффиціальная статистика, какъ и американская, считаетъ годы съ 1-го іюля по 1-е іюля.

Годъ.	Привозъ.	Вывозъ.
	Іенъ.	
1874	24.223,629	20.001,637
1875	29.467,067	18.014,800
1876	24.087,515	27.669,466
1877	25.900,546	21.692,121
1878	33.334,392	26.259,419
1879	32.603,838	27.372,976
1880	36.622,243	27.419,629
1881	32.848,499	31.355,213

Такъ какъ по послѣдней переписи, сдѣланной статистическимъ бюро, къ 1-му января 1880 г. въ Японіи было 35.925,313 жителей, въ томъ числѣ въ главныхъ городахъ въ Токіо 957,120, въ Осака 582,688 и въ Кіото 822,098, то по мнѣнію европейскихъ купцовъ и газетъ торговля Японіи съ иностранцами, представляющая нынѣ оборотъ по ввозу и вывозу только 120 милл. руб., способна была бы гораздо къ большему развитію, если бы не мѣшали тому неустойчивость курса, монополія торговли японскихъ торговцевъ, не дозволяющая самимъ производителямъ продавать свои произведенія прямо иностранцамъ, и затруднительность внутреннихъ сообщеній въ Японіи, вслѣдствіе чего провозъ товаровъ на очень даже незначительное разстояніе превосходитъ иногда цѣну провоза изъ Европы въ Японію.

Привозъ товаровъ въ Японію состоитъ теперь преимущественно изъ бумажной пряжи, бумажныхъ и шерстяныхъ тканей, сахара и керосина, вывозъ—изъ шелка, шелковичныхъ коконовъ и яичекъ, чая и небольшаго количества ржи, пшеницы, мѣди, табака. Хотя по таможеннымъ цифрамъ торговля балансируется, но онѣ не даютъ точнаго понятія о положеніи вещей. Послѣ нѣсколькихъ лѣтъ горячки и наживы, особенно по казеннымъ подрядамъ, барыши торговли сократились и резиденты пришли въ отчаяніе. Привозные товары не сбывались съ рукъ, а лежали въ складахъ, благо таможенныя пошлины ничтожны; отпускные же товары вздорожали въ цѣнѣ отъ упадка курса, а курсъ не можетъ не падать тамъ, гдѣ вслѣдствіе невыгоднаго торговаго баланса вывозъ драгоцѣнныхъ металловъ постоянно превышаетъ привозъ. Въ 1878 году этихъ металловъ было вывезено на 10.583,000 долларовъ, а привезено только на 2.659,000 долларовъ, а въ 1879 г. привезено на 3.136,000 долларовъ, а вывезено на 13.235,000 долларовъ. Впрочемъ, въ 1882 году, послѣ долгаго застоя, въ японской торговлѣ произошло нѣкоторое оживленіе какъ мѣстными произведеніями, такъ и иностранными. Изъ Европы возобновилось требованіе на

японскій шелкъ вслѣдствіе дороговизны китайскаго, а для Япо
ніи потребовалась бумажная пряжа и другіе бумажные товары
только шерстяные остаются пока еще безъ спроса. Торговл
вообще шла выгоднѣе для европейцевъ, особенно для шанхай
скихъ складовъ, изъ которыхъ преимущественно заимствуютс
для Японіи значительныя партіи товаровъ.

Между иностранцами, торгующими въ Японіи, первое мѣст
безспорно принадлежитъ англичанамъ и англійскіе товары им
ютъ положительное преимущество надъ нѣмецкими, а по нѣк
торымъ отраслямъ и надъ американскими. Какъ ни жаловались
по обычаю, англійскіе торговые дома на худой для нихъ ход
торговли, но изъ торговыхъ и консульскихъ отчетовъ въ Іокс
гамѣ оказывается, что въ Японіи ввозъ англійскихъ товаровъ зна
чительно увеличился. Такъ, сыраго хлопка и пряжи Англі
ввезла въ Японію въ 1881 году 28.348,800 англ. ф., противъ
26.912,200 англ. ф. въ 1880 году; а мануфактурныхъ бумаж
ныхъ издѣлій 63.436,600 ярдовъ, противъ 61.371,400 ярдов
1880 года.

Послѣ Англіи второе мѣсто занимаютъ Соединенные Штаты
Замѣчательно однако, что хотя отпускъ японскихъ товаровъ в
Америку всегда превосходитъ привозъ оттуда въ Японію, но эт
не вліяетъ на приливъ монеты изъ Калифорніи, ибо вексельны
операціи между Японіей и Соединенными Штатами ликвидируютс
въ Лондонѣ и выгодный торговый балансъ съ Америкой погло
щается невыгоднымъ съ Англіей. Керосинъ—важнѣйшій товар
доставляемый изъ Америки.

Торговля Японіи съ Франціей составляла въ $187^{8}/_{9}$ году
сумму въ 9.295,942 іенъ, въ томъ числѣ 6.000,238 іенъ по
вывозу и 3.295,704 іенъ по ввозу, т. е. общаго оборота $17,1^{0}/_{0}$
вывоза $24,4^{0}/_{0}$, а привоза $11,1^{0}/_{0}$. Между привозомъ важнѣй
шую роль играютъ муселинъ де лены на 2.388,798 іенъ, а по
вывозу шелкъ-сырецъ на 4.919,475 іенъ. Съ Италіей у Японіи
торговля весьма незначительна. По вывозу она достигаетъ
703,312 іенъ и состоитъ преимущественно изъ картоновъ и
шелка-сырца, по привозу же только 65,860 іенъ, въ томъ числѣ
двѣ трети составляютъ кораллы; общій оборотъ составляетъ лишь
$1,4^{0}/_{0}$ всей японской внѣшней торговли. Германія доставляетъ
Японіи металлы и шерстяныя издѣлія, но почти ничего у нея
не покупаетъ. Изъ Швейцаріи привозятъ много часовъ, пока-
зываемыхъ впрочемъ въ числѣ французскихъ товаровъ.

Гораздо существеннѣе торговля съ Китаемъ, тѣмъ болѣе, что китайцы конкуррируютъ съ купеческою аристократіею европейскихъ колоній въ открытыхъ портахъ Японіи. Изъ Китая доставляется не только сахаръ и другіе китайскіе товары, но и многіе европейскіе. Между китайцами есть довольно богатые купцы; европейцы ихъ игнорируютъ, подъ предлогомъ своей высшей цивилизаціи, на самомъ же дѣлѣ какъ опаснѣйшихъ торговыхъ соперниковъ, которые быстро идутъ къ перевѣсу въ коммерческихъ дѣлахъ на всѣхъ рынкахъ, особенно въ Нагасаки, а отчасти и въ Іокогамѣ. Японцы, хотя и презираютъ сыновъ Небесной имперіи, какъ обманщиковъ, но предпочитаютъ въ нѣкоторыхъ случаяхъ имѣть дѣла съ ними, потому что они за все берутъ дешевле европейцевъ. Это же служитъ причиною, что въ руки китайцевъ перешла почти вся розничная торговля даже въ европейскихъ кварталахъ Іокогамы, Нагасаки и др.; китайцы же захватываютъ денежныя операціи.

Нельзя сказать, чтобы японцы не старались избавиться отъ посредничества иностранцевъ въ своей внѣшней торговлѣ. Въ 1878—79 году прямая торговля японцевъ съ Европою составила уже 6% общаго оборота, или 3.369,088 іенъ, въ томъ числѣ 2.315,918 іенъ или 9,4% по вывозу и 1.053,170 іенъ или 3,5% по привозу. Къ сожалѣнію, предпринятыя японцами отправки своихъ произведеній на собственныхъ судахъ въ Англію и Соединенные Штаты не только не оправдали тѣхъ надеждъ, которыми возбуждено былъ предпріятіе, но принесли до сихъ поръ положительный убытокъ. Особенно потерпѣли японцы на продажѣ главнаго ихъ товара, шелка, который они вынуждены были продать въ Соединенныхъ Штатахъ по цѣнамъ едва ли не низшимъ противъ тѣхъ, какія могли бы получить и въ Іокогамѣ. Японцы однако не пали духомъ и при пособіи отъ правительства образовалась большая торговая компанія для торговли съ иностранцами. Эта компанія будетъ имѣть свои конторы и агентства въ главныхъ торговыхъ мѣстахъ Европы, Америки и Азіи и, между прочимъ, одну изъ самыхъ значительныхъ конторъ въ Шанхаѣ, опасную соперницу европейскимъ конторамъ. Кромѣ того, при содѣйствіи правительства, учреждены въ Японіи многіе фабрики и заводы. Машины и мастера выписываются на первое время изъ Англіи и Америки и, сверхъ того, посылаются ученики въ Англію.

Къ числу попытокъ активной торговли японцевъ надобно

отнести ихъ торговыя сношенія съ Кореей, въ которыхъ они въ теченіи нѣсколькихъ лѣтъ имѣли монополію. Подробные отчеты о торговлѣ Японіи съ Кореей показываютъ быстроту развитія этой торговли и выгоды, какія Японія извлекала изъ нея. Въ 1877 году, когда торговля была только-что открыта, ввозъ товаровъ въ Корею не превосходилъ 116,524 ф. ст., а въ 1881 году ввезено уже было ихъ на сумму 1.521,812 ф. ст.; въ томъ числѣ однихъ шертинговъ на 903,770 ф. ст. Весьма важное обстоятельство въ этой торговлѣ то, что ввозимые шертинги принадлежатъ по добротѣ къ самымъ худшимъ сортамъ; нѣкоторые были даже забракованы въ Шанхаѣ, но японцы, купивъ ихъ дешево, сбыли затѣмъ съ выгодой въ Корею.

Слабѣе всѣхъ развились торговые обороты у Японіи съ Россіей, не смотря на близкое сосѣдство русскихъ владѣній въ Тихомъ океанѣ съ Японскимъ архипелагомъ и на старинныя попытки установить торговлю между двумя странами.

Г. Венюковъ въ своей интересной и полной поучительныхъ фактовъ книгѣ «Обозрѣніе Японскаго архипелага» несправедливо утверждаетъ, будто бы Екатерина II первая оцѣнила значеніе, какое можетъ имѣть для Россіи Японія. Еще Петръ Великій хотѣлъ завести торговлю Россіи съ Японіей. Въ 1722 году Комерцъ-Коллегія спрашивала у Хрущева, инспектора Сибирской губерніи: «не можно ли водяной ходъ ради купечества учинить нѣкоторыми рѣками, которыя впали въ море Великой Тартаріи, и на иное море, которое къ Японіи подлежитъ?» Въ инструкціи нашему первому консулу въ Китаѣ, Лангу, было сказано: «надлежитъ какъ возможно о японскомъ торгу и о ономъ государствѣ подлинно увѣдомиться, того ради, что когда его императорское величество изволитъ учинить рѣкою Амуромъ ѣздить, то вѣрно есть, что изъ всѣхъ торговъ россійскихъ, никакой бы торгъ прибыльнѣйшій не былъ, какъ сей, а особливо ради малыхъ коштовъ или убытковъ и безопасенія въ ѣздѣ русскихъ и въ провозѣ своихъ товаровъ и оттуда въ вывозѣ другихъ. А у голландцевъ сіе купечество, которое они туда имѣютъ, есть самое важное»...

Прямыя сношенія Россіи съ Японіей начались, впрочемъ, съ Екатерины посылкою въ 1792 году поручика Лаксмана изъ Охотска въ Матсмай съ потерпѣвшими у русскихъ береговъ крушеніе японцами. Эта экспедиція не имѣла никакого значе-

нія. Болѣе ожидали отъ посылки въ 1804 году съ первой русской кругосвѣтной экспедиціей Крузенштерна камергера Рязанова въ качествѣ посланника. Но все предпріятіе кончилось неудачею, и русскій корабль, простоявъ пять мѣсяцевъ въ Нагасаки, вернулся ни съ чѣмъ. Причинами, безъ сомнѣнія, были законъ объ отчужденіи отъ иностранцевъ, неумѣлое поведеніе Рязанова и отчасти происки голландской факторіи, видѣвшей въ русскихъ торговыхъ соперниковъ. Еще неудачнѣе окончилась посылка въ 1811 г. Головнина; японцы его выдержали два года въ плѣну и, возвращая въ 1813 году Рикорду, прямо заявили о нежеланіи своемъ имѣть сношенія съ русскими. Это же нежеланіе сказалось и сорокъ лѣтъ послѣ, когда въ 1852 году корабль Россійско-американской компаніи: «Князь Меньшиковъ» бросилъ якорь въ заливѣ Симодѣ, чтобы сдать семерыхъ японцевъ, потерпѣвшихъ крушеніе и спасенныхъ русскими.

Но японцы заговорили другое, когда въ 1853 году, одновременно съ американской экспедиціей Перри, явилась къ берегамъ Японіи русская эскадра вице-адмирала Путятина. Послѣ полуторагодовыхъ переговоровъ 14 января 1855 года былъ подписанъ въ Симодѣ договоръ, которымъ открывались для Россіи двѣ японскія гавани, установлялась точная граница между обѣими имперіями, русское правительство получало право назначать консула въ одинъ изъ японскихъ портовъ, Россія навсегда причислялась къ наиболѣе благопріятствуемымъ въ Японіи націямъ и могла отнынѣ пользоваться всѣми преимуществами, какія только даруются другимъ иностранцамъ, не ведя никакихъ особыхъ переговоровъ.

Успѣхи англо-французовъ въ Китаѣ еще болѣе смирили японцевъ и въ 1858 году они заключили рядъ договоровъ, открывавшихъ болѣе широкій доступъ въ Японію иностранцамъ. Соотвѣтственный этому русскій договоръ былъ заключенъ 7 (19) августа 1858 года Путятинымъ и служитъ до сихъ поръ основаніемъ для нашихъ сношеній съ Японіей. По этому договору сверхъ Хокодате и Нагасаки были открыты Канагава (Іокогама), Хіого (Кобе) и обѣщанъ еще одинъ портъ на о. Нипонѣ.

Вотъ важнѣйшія постановленія этого договора, касающіяся торговли:

Ст. 5-я. Въ вышеупомянутыхъ пяти портахъ русскіе могутъ жить временно и постоянно; они имѣютъ право нанимать земли и покупать или нанимать находящіеся на этихъ земляхъ дома и другія зданія, также строить свои церкви, дома и магазины. Подъ видомъ жилища и иныхъ построекъ не

должны быть воздвигаемы какія-либо военныя укрѣпленія, и для сего японскія власти могутъ имѣть наблюденіе за постройкою и передѣлкою зданій. Мѣсто, гдѣ русскіе могутъ строиться, и частныя правила для соблюденія въ каждомъ портѣ будутъ опредѣлены русскимъ консуломъ сообща съ мѣстнымъ японскимъ начальствомъ. Въ случаѣ разногласія ихъ дѣло разрѣшается русскимъ дипломатическимъ агентомъ и правительствомъ японскимъ.

Ст. 6-я. Въ городахъ Іеддо и Осака русскіе могутъ жить только для производства торговли. Въ каждомъ изъ сихъ двухъ городовъ, по соглашенію россійскаго дипломатическаго агента съ правительствомъ японскимъ, отведено будетъ приличное мѣсто, гдѣ русскимъ можно будетъ нанимать дома, и опредѣлится пространство, за черту котораго они не должны будутъ удаляться.

Ст. 9-я. Торговля русскихъ съ японцами будетъ производиться свободно, по взаимнымъ соглашеніямъ, безъ всякаго вмѣшательства со стороны властей обоихъ государствъ. Русскіе могутъ нанимать японцевъ по торговымъ дѣламъ въ услуженіе и для другихъ занятій. Японцы всѣхъ сословій безпрепятственно могутъ покупать, перепродавать, имѣть у себя и употреблять предметы, привозимые русскими.

Ст. 10-я. Таможенные сборы съ привозимыхъ и вывозимыхъ товаровъ будутъ взиматься въ пользу японскаго правительства по прилагаемому къ настоящему трактату тарифу, основанному на процентной пошлинѣ съ цѣны товаровъ. Если бы японскіе таможенные чиновники были несогласны съ владѣльцемъ относительно объявленной имъ стоимости товаровъ, то они могутъ назначить товарамъ свою цѣну и предложить владѣльцу уступить за оную товаръ свой. Если владѣлецъ не соглашается на это предложеніе, то вноситъ пошлину по таможенной оцѣнкѣ товара; если же принимаетъ оное, то получаетъ всю сумму сполна и немедленно. Товары русскихъ, оплаченные пошлинами въ открытыхъ портахъ и городахъ Японіи, могутъ перевозиться оттуда японцами во всѣ другія мѣста страны уже безъ всякихъ новыхъ на оные, какого бы то ни было рода, налоговъ. Если опредѣленныя въ тарифѣ пошлины будутъ понижены японскимъ правительствомъ для судовъ японскихъ или другихъ націй, то преимущество это распространяется въ то же время и на русскія суда.

Ст. 11-я. Ввозъ въ Японію опіума воспрещается.

Ст. 12-я. Оружіе всякаго рода можетъ быть продаваемо въ Японіи только правительству и иностранцамъ. Вывозъ изъ Японіи грузовъ риса и пшеницы не дозволяется, но оные могутъ быть продаваемы въ достаточномъ количествѣ какъ русскимъ, находящимся въ Японіи для ихъ употребленія, такъ и на приходящія туда русскія суда, для надобностей ихъ командъ и пассажировъ. Въ случаяхъ, когда японское правительство по количеству добытой мѣди признаетъ продажу оной возможною, продажа эта будетъ производится съ публичнаго торга.

Ст. 13-я. Всякая иностранная монета можетъ обращаться въ Японіи по сравнительному вѣсу и достоинству оной съ японскою монетою того же рода. Всѣ уплаты между русскими и японцами могутъ производиться безразлично иностранными или японскими деньгами. Монета всякаго рода, за исключеніемъ японской мѣдной, также иностранное золото или серебро могутъ быть вывозимы изъ Японіи.

Ст. 14-я. Разбирательство всякихъ дѣлъ между русскими и японцами производится русскимъ консуломъ вмѣстѣ съ японскими властями, и въ случаѣ обвиненія русскихъ, съ нихъ взыскивается по русскимъ законамъ, а виновные японцы подвергаются наказаніямъ по законамъ ихъ страны. По требованію русскаго консула японскія власти будутъ оказывать ему всякое

содѣйствіе относительно русскихъ, учинившихъ какое-либо преступленіе. Издержки, которыя могутъ быть при этомъ сдѣланы, уплачиваются консуломъ. Въ тѣхъ портахъ, гдѣ нѣтъ русскаго консула, виновный русскій можетъ быть задержанъ самими японскими властями, но объ этомъ долженъ быть извѣщенъ немедленно русскій консулъ ближайшаго изъ другихъ портовъ, для зависящихъ отъ него распоряженій. Всѣ требованія по конфискаціямъ и уплатѣ пеней за нарушеніе постановленій сего трактата или приложенныхъ къ оному торговыхъ правилъ, предъявляются въ консульствѣ, и все, что такимъ образомъ будетъ взыскано, передается японскому начальству.

Ст. 16-я. Всѣ права и преимущества, которыя могутъ быть даны впослѣдствіи другимъ націямъ, распространяются въ то же время и на русскихъ безъ дальнѣйшихъ переговоровъ.

Дополненіемъ къ этому трактату служитъ торговая конвенція 11 декабря 1867 года, подписанная Бюцовымъ въ Хокодате, съ приложеніемъ таможеннаго тарифа. Не смотря на полученныя льготы, наши торговыя сношенія съ Японіей до послѣдняго времени, когда Нагасаки сдѣлался пунктомъ для захода судовъ Добровольнаго флота и соединился срочнымъ сообщеніемъ, при помощи японскаго пароходства, съ Владивостокомъ, совершенно ничтожны. Ничего похожаго на сношенія съ Китаемъ здѣсь нѣтъ и рѣчь можетъ идти только о будущемъ. По свѣдѣніямъ оффиціальной таможенной статистики, въ 1879 году вся торговля Японіи съ Россіею сводилась къ слѣдующимъ незначительнымъ цифрамъ:

	на сумму іенъ
вывезено	49,177
привезено	10,280
итого.	59,457

Вывозъ, судя по тѣмъ же таможеннымъ даннымъ, состоялъ изъ незначительнаго количества обложенныхъ пошлиною: угля каменнаго и древеснаго, рыбы, клея, бобовъ, картофеля, провизіи, спирта, соли, сѣры, чая, дерева, табаку, черепаховыхъ издѣлій, вермишеля и безпошлинныхъ: платья, мануфактуръ, фарфора и глиняныхъ издѣлій, муки, ржи, бумаги и лакированныхъ вещей. Привозъ состоялъ также изъ ничтожнаго количества веревокъ, мѣховъ, стекла, роговъ, желѣзныхъ издѣлій, мускусу, провизіи, соленой рыбы, мамонтовыхъ зубовъ, дерева, табаку и муки. Послѣдняя привозилась безпошлинно.

Вышеозначенныя цифры очевидно относятся къ тѣмъ случайнымъ сношеніямъ, которыя были въ прежнее время, и показываютъ незначительное число товаровъ, забиравшихся въ Кобе

пароходомъ комп. Филипеуса, отправлявшимся въ Охотское море, и посылавшихся въ Владивостокъ зимою при истощеніи запаса товаровъ, сдѣланнаго въ Гамбургѣ и Шанхаѣ. Въ будущемъ установленіе торговыхъ сношеній между Японіей и Россіей, и преимущественно съ Восточною Сибирью, можетъ быть сдѣлано съ большою выгодой для обѣихъ странъ; необходимо только избѣжать ошибокъ, въ которыя впали другія европейскія государства и Америка. Чтобы торговля имѣла прочное основаніе, надобно чтобъ она была обоюдовыгодна, а не оказывалась бы на дѣлѣ эксплоатированіемъ одной страны другою, какъ это случилось при первыхъ торговыхъ сношеніяхъ Японіи съ европейскими государствами и Америкой, вслѣдствіе чего торговля далеко не получила того развитія, какого можно было ожидать отъ открытія столь обширнаго рынка какъ Японія.

Теперь, когда суда нашего Добровольнаго флота приняли участіе въ торговлѣ, можно дѣлать опыты, которые были бы не подъ силу частнымъ лицамъ, и прежде всего разобрать тщательно, какіе именно предметы мы можемъ доставлять въ Японію, въ видахъ дѣйствительнаго удовлетворенія потребностей этой страны, и что можемъ изъ нея вывозить съ пользой для себя. До сихъ поръ пароходы Добровольнаго флота, кромѣ каменнаго угля, необходимаго для ихъ потребности, вывозили только предметы прихоти.

Зеленый чай мало употребляется въ Россіи, но по дешевизнѣ и по качеству соотвѣтственныхъ разрядовъ онъ имѣетъ однако преимущество предъ низшими сортами китайскаго чая, почему могъ бы быть вывозимъ на Амуръ, куда привозятъ зеленый кирпичный чай изъ Ханькоу. Въ 1878 году такого чая вывезено было на Амуръ до 2,000 ящиковъ. Путемъ Амура зеленый чай можетъ идти даже и въ среднеазіятскія владѣнія, гдѣ можно ему найти обширное употребленіе. Очень вѣроятно, что не безъ выгоды можно было бы устроить въ Японіи и фабрикацію русскими кирпичнаго чая, который обошелся бы дешевле фабрикуемаго въ Китаѣ. Объ этомъ мы поговоримъ далѣе подробно.

Что же можемъ мы отпускать на первое время въ Японію? Прежде всего, конечно, съѣстные припасы. Въ Забайкальскомъ краѣ Верхнеудинскій округъ производитъ превосходную пшеницу, не включаемую въ требованія ни казны, ни золотыхъ пріисковъ. Хорошая пшеничная мука и крупчатка нашли бы

себѣ сбытъ въ Японіи. Провозъ сплавомъ внизъ по Амуру не дорогъ. Когда же открыто будетъ для русскихъ плаваніе по рѣкѣ Сунгари, и можно будетъ дѣлать тамъ закупку хлѣбныхъ произведеній, то русскіе могли бы сдѣлаться посредниками въ торговлѣ продовольственными припасами между Манчжуріей и Японіей, потому что изъ Манчжуріи все же самый удобный путь по Амуру. Изъ самой Россіи на судахъ Добровольнаго флота можно сдѣлать опытъ доставки въ Японію стекла и стекляной посуды, особенно дешевой, керосина и стеариновыхъ свѣчей, которыя отъ насъ шли даже въ Австралію; стекло, впрочемъ, могло бы быть доставляемо и изъ Сибири. Можетъ быть сдѣланъ также опытъ доставки хорошей соли, такъ какъ Японія не имѣетъ другой соли, кромѣ вываріваемой изъ морской воды. Пока, впрочемъ, соль находится въ числѣ товаровъ, вывозимыхъ изъ Японіи въ Приморскую область. При насъ въ 1880 г. корабль «C hingtoo» повезъ въ Владивостокъ 12,000 мѣшковъ соли изъ Сайда. Соль продается въ Нагасаки отъ 1 до 2 центовъ за фунтъ.

Для расширенія своей торговли съ Россіей японцы хлопотали объ устройствѣ консульства въ Приморской области и получили его въ видѣ разрѣшенія устроить торговыя агентства въ Владивостокѣ и въ Корсаковскомъ посту. Находившійся въ 1880 году агентомъ въ Владивостокѣ Матцудаира былъ повидимому незнакомъ съ дѣломъ, но секретарь агентства Терами свободно говорилъ по-русски. Онъ сообщилъ намъ, что японская колонія въ Владивостокѣ достигаетъ уже 100 душъ, по большей части публичныхъ женщинъ, но можно бы привлечь болѣе полезную колонизацію, въ особенности они могли бы работать какъ искусные столяры и по выдѣлкѣ кирпича. На этотъ счетъ были уже опыты: кирпичъ при постройкѣ казармъ дѣлали въ Владивостокѣ японцы. Наоборотъ складывать кирпичныя печи японцы учатся у русскихъ. Чтобы научить японцевъ строить наши печи, въ Хокодате былъ выписанъ изъ Владивостока русскій печникъ, который выстроилъ нѣсколько русскихъ печей. Повсемѣстная отсылка иностранцевъ, призванныхъ для обученія японцевъ въ разныхъ вѣдомствахъ, повліяла и на русскаго печника; ему было отказано прежде, чѣмъ онъ успѣлъ выработать хорошихъ учениковъ. Въ Корсаковскомъ посту также имѣется японскій агентъ. Съ нимъ были посланы изъ Японіи агенты министерствъ финансовъ и военнаго для изслѣдованія торговли

Сахалина. Для рыбной ловли тамъ образовалась во время нашего пребыванія въ 1880 г. компанія, съ капиталомъ въ 60,000 іенъ, уже, впрочемъ, не первая.

Какъ слышно, однако, японскія торговыя агентства, устроенныя съ цѣлью завязать торговыя сношенія между Японіей и Приморскою областью, не довольны пока результатами своихъ изслѣдованій. Какъ ни желательно развитіе этихъ сношеній, но, къ сожалѣнію, ни съ той, ни съ другой стороны не имѣется предметовъ, которые могли бы служить основаніемъ для обширной торговли. Японцы привозили чай, хлѣбныя произведенія, съѣстные припасы, фрукты и мануфактурныя издѣлія. Чай не нашелъ себѣ сбыта, ибо не пришелся по вкусу русскимъ; что же касается хлѣбныхъ произведеній и съѣстныхъ припасовъ, то всѣ они оказываются дороже доставляемыхъ изъ Калифорніи. Не говоря уже о превосходной крупичатой мукѣ, отличная калифорнская солонина обходится не дороже 6 р. пудъ въ Николаевскѣ, а во Владивостокъ доставляется нынѣ изъ Китая и свѣжее мясо по цѣнѣ не свыше 6 же руб. Остается рисъ, камфора, фрукты и нѣкоторыя шелковыя издѣлія, какъ предметы роскоши; но само собою разумѣется, что сбытъ такихъ вещей не можетъ быть обширенъ. Съ другой стороны, Приморская область не имѣетъ до сихъ поръ ничего для отпуска въ Японію; единственное ея произведеніе, морская капуста, имѣется въ Японіи лучшаго качества и цѣнится поэтому въ Китаѣ дороже. Можно бы, конечно, развить въ Приморской области посолку рыбы, тѣмъ болѣе, что для этого имѣются всѣ условія: хорошіе сорта рыбы: кита, превосходная сельдь и др., американцы доставляютъ соль; но, къ сожалѣнію, никто не сдѣлалъ до сихъ поръ изъ посолки рыбы обширнаго предпріятія; да впрочемъ, еслибъ оно и осуществилось, то соленая рыба пошла бы отъ насъ скорѣе въ Китай, въ Калифорнію и въ Чили, чѣмъ въ Японію, имѣющую собственное громадное рыболовство и эксплуатирующую нашъ же Сахалинъ.

Владивостокско-японское торговое агентство сообщило намъ слѣдующій прейсъ-курантъ предметовъ, которые оно намѣрено было сбывать въ Приморской области. Цѣны эти любопытно сравнить съ цѣнами существовавшими въ то же время (въ 18[illegible]8 году) во Владивостокѣ:

			Въ Японіи.	Въ Владивостокѣ.
			Копѣекъ.	
Байховый чай	№ 1	Какуго фунт.	54	70
»	№ 2	Кодане »	42	—
»	№ 3	Хакуго »	54	—
»	№ 4	Куфу »	32	50
»	№ 5	Ходане »	42	—
»	№ 6	Хакуго »	54	—
Кирпичн. чай	№ 1	штука въ 2 ф.	40	—
»	№ 2	» »	30	—
»	№ 3	» »	26	—
			Руб. Коп.	
Пшеничная мука		пудъ . . .	1 76	—
Бобы		» . . .	1 36	—
Горохъ		» . . .	1 60	—
Пшеница		» . . .	1 60	—
Рисъ		отъ 70 к. до	1 р. 2½ к.	—

Дальнѣйшее развитіе торговыхъ сношеній Японіи съ иностранцами обусловливается измѣненіемъ существующихъ трактатовъ. Жалобы на эти трактаты идутъ съ обѣихъ сторонъ. Иностранцы требуютъ прежде всего дозволенія иностраннымъ кораблямъ посѣщать возможно большее число прибрежныхъ пунктовъ. Сухопутное передвиженіе товаровъ въ Японіи и затруднительно и дорого, между тѣмъ Японія богата гаванями и если ея произведенія будутъ доставляемы повсюду въ ближайшія гавани и обмѣниваемы тамъ на европейскіе товары, то иностранная торговля можетъ развиться вдвое и втрое больше противъ теперешняго. Съ точки зрѣнія иностранныхъ интересовъ, открытіе новыхъ портовъ для торговли само собою разумѣется желательно. Для русскихъ интересовъ, по своему географическому положенію, важнѣе всего было бы открытіе порта Кагозимы на островѣ Кіусу, главнаго города богатой провинціи Сатцума. Другое дѣло интересы японскіе.

Далѣе къ недостаткамъ трактатовъ, относится то, что по японскому таможенному тарифу слишкомъ много пошлинъ уплачивается съ цѣны товара, а не по вѣсу; впрочемъ, купцы жалуются, что и пошлина по вѣсу весьма неравномѣрно падаетъ на цѣнность товаровъ. Купцы жалуются еще, что число таможенныхъ пакгаузовъ очень ограничено и плата за полежалое слишкомъ высока. Случается даже, что товары, не находя мѣста въ пакгаузахъ (godowns), принуждены лежать на открытомъ воздухѣ. Иностранцы не довольны и трудностью доступа внутрь Японіи, хотя, вопреки трактатамъ, паспорты для поѣздокъ изъ открытыхъ портовъ внутрь страны получаются те-

перь очень легко. Для этого достаточно національный паспортъ послать своему консулу, или консулу той державы, которая защищаетъ (по взаимному соглашенію) въ данномъ портѣ русскіе интересы. Консулъ даетъ ярлыкъ, а по ярлыку полицейское управленіе выдаетъ японскій паспортъ. Вся эта процедура не требуетъ даже личнаго присутствія. Паспортъ во время путешествія нигдѣ не спрашивается и не прописывается.

Японцы также недовольны трактатами и требуютъ ихъ пересмотра. Японцы добиваются главнымъ образомъ права назначать пошлины по своему произволу. Туземная печать высказала крайнюю запальчивость по этому предмету относительно европейцевъ и заводила даже рѣчь объ ихъ изгнаніи. Къ счастію, правительство благоразумнѣе печати и представило уже залоги примиренія, отмѣнивъ недавно всѣ пошлины на вывозъ тканей, платья, бумаги и въ особенности на японскія бронзовыя, лакированныя вещи, фарфоръ и проч. Вотъ, по мнѣнію правительства, главнѣйшія возраженія противъ трактатовъ: Японія во время ихъ подписанія была не полновластна и иностранныя державы воспользовались внутренними замѣшательствами, чтобы ограничить страну въ ея правахъ политическихъ, общественныхъ и торговыхъ; консула рѣшаютъ крайне пристрастно всѣ дѣла, гдѣ японцы подлежатъ ихъ суду; иностранныя державы расширили, вопреки смыслу трактатовъ, юрисдикцію своихъ консуловъ; державы эти нарочно затягиваютъ пересмотръ трактатовъ, который обязателенъ былъ еще въ 1872 году; наконецъ,— существующія торговыя отношенія раззорительны для Японіи и обогащаютъ только иностранцевъ.

По дѣйствующему таможенному тарифу 1861—67 года иностранные товары доставляются или безпошлинно, или уплачиваютъ пошлину въ 5%. Японцы, очевидно, недовольны этимъ положеніемъ, убивающимъ ихъ промышленность, и желали бы измѣнить его. До сихъ поръ только мы и американцы изъявляли согласіе на пересмотръ тарифа, послѣдніе допускали измѣненіе пошлинъ даже до размѣра 35% съ цѣны. Впрочемъ переговоры о пересмотрѣ трактатовъ начались давно съ обѣихъ сторонъ. Еще въ 1879 г. представители иностранныхъ державъ приглашали японское правительство войти въ обсужденіе ихъ предложеній, а японскія торговыя палаты просили также пересмотрѣть трактаты, чтобы, уничтоживъ отпускныя пошлины (что уже сдѣлано), повысить привозныя. Съ своей стороны японцы желали бы отмѣ-

нить вовсе экстериторіальность для иностранцевъ, что признается невозможнымъ въ виду соціальнаго положенія Японіи.

Международная коммисія по пересмотру договоровъ открыла свои дѣйствія въ Токіо 6 (18) января 1882 г. и имѣла въ прошломъ году 21 засѣданіе, но не окончила своихъ занятій и будетъ продолжаться въ 1883 году. Результаты засѣданій держатся въ секретѣ; думаютъ, впрочемъ, что едва ли Японія добьется важныхъ уступокъ; нуждаясь въ деньгахъ, она не отважится на рѣшительныя мѣры, которыя могутъ остановить всю торговлю, а таможенный сборъ всетаки составляетъ одинъ изъ самыхъ обезпеченныхъ источниковъ дохода государства. Къ тому же неопредѣленныя отношенія къ Китаю представляютъ весьма неблагопріятное обстоятельство, чтобы вызывать кризисъ.

Японія не должна надѣяться, что Англія, Германія и Франція согласятся принять проектируемый ею таможенный тарифъ безъ измѣненія, но она можетъ кажется разсчитывать на поддержку Россіи, Италіи и Соединенныхъ Штатовъ. Этимъ государствамъ нѣтъ причины не признавать за Японіей права устанавливать таможенныя пошлины по собственному усмотрѣнію.

Изъ предварительнаго проекта новаго тарифа оказывается, что съ соленой рыбы—главнаго предмета возможнаго отпуска нашего въ Японію—предположено взимать пошлину въ размѣрѣ 5%, вмѣсто существующей 75 сентовъ со 100 кинъ, составляющей до 11% стоимости этого товара; соль, живой скотъ, каменный уголь, металлы, деготь, соленое мясо и лѣсъ, могущіе также составить предметъ торговли нашей съ этой страной, по проекту тарифа отнесены къ числу товаровъ безпошлинныхъ. Такимъ образомъ оказывается, что новый таможенный тарифъ для насъ еще выгоднѣе прежняго тарифа 1867 года, поэтому то наши представители въ Токіо еще въ 1880 г. изъявили свое согласіе на пересмотръ таможенныхъ пошлинъ.

ГЛАВА XVIII.

Японія.

(Продолженіе).

Вывозная торговля Японіи.—Важнѣйшіе отпускные товары: чай; попытка распространить его въ Россіи.—Сбытъ японскихъ чаевъ въ Средней Азіи.—Шелкъ-сырецъ, шелковичныя яички, морская капуста, камфора, растительный воскъ, бумага, каменный уголь, рисъ, фарфоровыя, лакированныя и др. издѣлія.

Мы уже говорили, что привозъ иностранныхъ товаровъ постоянно превосходитъ въ Японіи вывозъ, при этомъ большинство привозимыхъ товаровъ составляютъ предметы, употребленіе которыхъ искусственно вызвано въ Японіи. Важнѣйшими товарами въ японской внѣшней торговлѣ были въ:

По привозу:	1879 г. Въ тысяч. іенъ.	1878 г.	По вывозу:	1879 г. Въ тысяч. іенъ	1878 г.
Бумажн. ткани . .	12,112	12,739	Шелкъ-сырецъ . .	11,148	8,995
Шерстян. ткани .	4,172	4,637	Шелк. грены . . .	583	683
Смѣшан. ткани . .	1,308	1,156	Чай	7,446	4,413
Металлы	1,645	1,957	Мѣдь	854	866
Азіатск. тов. (сахаръ,			Табакъ	142	108
хлопокъ и пр.) .	5,106	4,122	Раст. воскъ	330	106
			Камфора	457	310
			Кам. уголь	755	857
			Сушен. рыба . . .	1,288	1,031
			Рисъ	1,029	4,642
			Фарфоров. издѣлія .	240	169
			Вѣера	178	261
			Трипанги	160	268
			Морск. капуста . .	559	258
			Морск. кап. рѣзан. .	264	
			Лаков. издѣлія . .	249	148

Такъ какъ главнѣйшіе отпускные товары Японіи относятся къ разряду сырыхъ продуктовъ, то торговля въ Японіи, какъ и

въ Китаѣ, идетъ по сезонамъ. Чайный сезонъ продолжается съ мая до осени, сезонъ шелка начинается съ іюня и особенно оживленъ въ іюлѣ. Картоны съ яичками шелковичныхъ червей появляются на рынкѣ въ сентябрѣ и т. д.

Чай составляетъ одно изъ главныхъ произведеній японской культуры и ежедневную потребность ея обитателей. Онъ перенесенъ сюда китайцами, по словамъ японскихъ историковъ, въ 732 году, но употребленіе его распространилось только въ концѣ XII столѣтія. Чайное деревцо разводится вездѣ по межамъ полей и по скатамъ горъ, обращеннымъ къ югу, до широты 36 или 37 градусовъ, въ особенности же въ центральныхъ округахъ Нипона, между Кіото, Токіо и Ньегатой. Лучшій чай производится въ округахъ Ужи, Дайго и Тогана въ провинціи Ямасійро и въ округѣ Суруга, провинціи Ооми. Чайное деревцо достигаетъ своего полнаго роста въ шесть лѣтъ. Обыкновенно сборъ дѣлается и здѣсь три раза въ годъ: въ мартѣ, когда срываютъ молодые листки, дающіе напитокъ высшаго качества, потомъ въ маѣ и іюнѣ, когда сборы бываютъ хуже, хотя и обильнѣе. Способъ дальнѣйшей обработки совершенно тотъ же самый, что и въ Небесной имперіи. Листья подсушиваются на огнѣ въ плоскихъ жаровняхъ, при чемъ ихъ свертываютъ, перетирая руками; потомъ они высыхаютъ на циновкахъ; иногда эта операція повторяется нѣсколько разъ, смотря по погодѣ и сочности собраннаго листа.

Изъ сортовъ чая японцы предпочитаютъ называемый «чайнымъ порошкомъ»; онъ получается изъ тѣхъ же сѣмянъ, но растеніе воспитывается иначе и обильно унавоживается. Листья собираютъ со старыхъ деревьевъ и приготовляютъ обваривая сорванныя листья паромъ. Достоинство этого чая въ ароматѣ, почему онъ требуетъ очень тщательной укупорки. Чая этого два сорта: Койча и Усуча. Для завариванія чай этотъ размалывается и его нужно пить немедленно по обариванія полученнаго порошка кипяткомъ. Очень трудно опредѣлить общую производительность чая въ Японіи, такъ какъ вывозъ заграницу составляетъ только часть общей производительности. По краткой оффиціальной статистикѣ въ 1878 г. производство чая превосходило 27 милліон. килограммовъ.

Культура чаевъ въ Японіи вообще развивается. Вывозъ въ первые годы по открытіи для иностранцевъ портовъ колебался отъ 12 до 18 мил. фунтовъ, затѣмъ поднялся въ 1873—74 г.

до 19,8 мил. фунтовъ, а въ 1874—75 г. достигъ 29,3 мил. фунтовъ, чтобы упасть въ 1875 — 77 г. до 24,7 мил. фунт. Причиною этого сокращенія было пониженіе цѣнъ, отчего японцы понесли большія потери. Вывозъ снова увеличился, когда японцы попытались изъ своихъ листьевъ приготовлять черные чаи и отъ усиленія сбыта въ Соединенные Штаты.

Впрочемъ въ два послѣдніе сезоны $18^{81}/_{82}$ и $18^{82}/_{83}$ г.г. вывозъ чая изъ Японіи въ Соединенные Штаты уменьшился, что заставляетъ предполагать что Канада, начавшая было выписывать чай чрезъ Соединенные Штаты, снова стала получать чаи чрезъ Англію. Всего было вывезено чаевъ изъ Японіи:

Сезонъ.	Чая.	Хуасяна.	На сумму.
	Катти *).		Іенъ.
1877—78 . . .	19.235,645	2.319,558	4.444,777
1878—79 . . .	21,404,840	1.783,107	5.285,402
1879—80 . . .	24.087,746	2.503,048	7.034,732

На важнѣйшіе чайные рынки въ Іокогаму и Кобе было доставлено чаевъ:

Сезонъ.	Пикулей.
1878—79	204,540
1879—80	286,461

А было вывезено изъ:

Сезонъ.	Іокогамы.	Кобе.	Всего.
		Англ. фунтовъ.	
1878 — 79	15.755,640	9.723,186	25.478,826
1879 — 80	21.101,188	13.710,439	34.811,627
1880 — 81	24.410,118	15.426,662	39.836,780

Въ томъ числѣ въ:

	1878—79	1879—80
	Англ. фунтовъ.	
Нью-Іоркъ и Бостонъ	18.551,015	22.421,436
Канаду и Чикаго	3.817,962	8.726,610
Санъ-Франциско	3.099,849	3.663,581

Цѣна чая въ Іокогамѣ была за пикуль:

	Въ 1870 г.	Въ 1880 г.
	Іенъ.	Іенъ. Іенъ. Сен.
Обыкнов. (common)	15 до 18	17 до 24 50
Хорош. обыкн. (good com.) . .	— » —	18 » 26 50
Средній (medium)	20 » 24	21 » 28 50
Хорош. средній (good med.) . .	25 » 29	23 » 31 —
Очень хорошій (fine)	— » —	28 » 34 —
Высшій (finest).	30 » 35	30 » 36 —
Отборный (choice)	36 » 40	34 » — —

*) Японск. катты=160 мен. или $1^1/_2$ англ. фунта или 1 русск. фунтъ 45 зол. $74^7/_{100}$ долей.

Цѣны на чаи замѣтно дорожаютъ въ Японіи, но повидимому не покрываютъ расходовъ по производству, по крайней мѣрѣ, въ 1882 г. отправленные изъ Японіи чаи проданы въ Санъ-Франциско всѣ въ убытокъ, не смотря на то, что японскіе чаи сезона 1882 года отличались особенно хорошимъ качествомъ.

Японскій чай для морской перевозки задѣлывается преимущественно въ мѣста (полуящики) въ 50 фунтовъ вѣса (netto). Мѣста обшиты рогожею и красиво раскрашены. Бываютъ и ящики. Главный рынокъ для японскихъ чаевъ, какъ выше сказано, Соединенные Штаты и Канада, а въ ничтожномъ количествѣ въ Николаевскѣ на Амурѣ и Владивостокѣ. Въ 1882 году въ два послѣдніе пункта было изъ Японіи вывезено 30,197 англійскихъ фунтовъ разныхъ чаевъ. Дѣлались опыты отправки японскихъ чаевъ и въ Европу. Домъ Пяткова и Молчанова послалъ въ 1879 году 100 полуящиковъ японскихъ чаевъ въ Лондонъ и 100 полуящиковъ въ Москву. Въ Лондонѣ японскій чай былъ проданъ въ убытокъ. Въ Москвѣ онъ не понравился. Его нашли слабоватымъ и непріятнымъ на вкусъ. Русскіе купцы въ Ханькоу считаютъ, что при томъ же качествѣ японскіе чаи на 25% дороже китайскихъ равнаго съ ними достоинства. Кирпичный японскій чай вдвое дороже китайскаго, но отдѣлка и внѣшность японскаго кирпичнаго чая вполнѣ хороши, ибо онъ превосходно прессуется въ желѣзныя формы.

Домъ «Holme, Ringer and C°» съ 1875 года прессуетъ въ Нагасаки кирпичные чаи изъ мельчайшихъ листочковъ зеленаго чая. Остающаяся отъ крупныхъ сортовъ этого чая пыль распаривается и высушивается на солнцѣ. Получаемый послѣ этого процесса немного почернѣвшій листъ прессуется въ кирпичи, сбываемыя въ Владивостокъ, на Амуръ и далѣе. По виду чай этотъ похожъ на китайскій кирпичный, но вкусъ и колеръ его имѣютъ разницу. Сколько выдѣлываетъ фирма кирпичнаго чая неизвѣстно, но въ 1878 году ея производительность опредѣлялась отъ 3 до 6,000 ящиковъ въ годъ.

Наши купцы справлялись уже о возможности устроить свои фабрики для выдѣлки кирпичныхъ чаевъ въ Японіи. По количеству вывоза чая и предполагаемой мелочи учрежденіе фабрикъ весьма возможно, но очень важно удачно выбрать мѣста для фабрикъ въ центрахъ скопленія хуасяна. Повидимому,

такимъ пунктомъ избирается Іокогама, куда посланы уже изъ Китая необходимые препараты.

Такъ какъ Россія одинъ изъ главныхъ всемірныхъ рынковъ для чая, то японское правительство естественно хлопочетъ объ открытіи сбыта японскимъ чаямъ въ Россіи. Мы говорили уже о подобной попыткѣ въ Владивостокѣ. Въ началѣ 1880 года японское посольство въ С.-Петербургѣ доставило въ Общество для содѣйствія русской промышленности и торговлѣ образцы японскихъ чаевъ слѣдующихъ цѣнъ (въ доставкою въ Петербургъ) за фунтъ:

Названіе.	Франк.	Сантим.	Названіе.	Франк.	Сант.
Тамаяначи	3	40	Микказуки	2	70
Тамациртоко . . .	3	40	Осинэноиро	2	—
Фукамидори	3	40	Обанаоуэ . . .	1	60
Вагатама	3	10	Кумоинонами . . .	1	60
Тамахабаки	2	65	Хананонами	1	15
Харунохикари . . .	2	60	Итаномидори . . .	1	20
Кономеноаме . . .	2	50			

Объ этихъ чаяхъ членъ общества С. В. Петровъ-Батуричъ сдѣлалъ докладъ, изъ котораго видно, что доставленный желтый чай подходилъ вкусомъ, цвѣтомъ настоя и ароматомъ къ китайскимъ сортамъ, но черные чаи безусловно были ниже китайскихъ. Въ заключеніе, докладчикъ предложилъ выразить японскому посланнику полное сочувствіе дѣлу торговаго сближенія Россіи съ Японіей, а также просить его опредѣлить болѣе подробно цѣны полученнаго чая для сообщенія о томъ торговцамъ.

По новѣйшимъ свѣдѣніямъ, доставленнымъ японскимъ посольствомъ, въ отвѣтъ на приглашеніе Общества для содѣйствія русской промышленности и торговлѣ, японскій чай обойдется въ Одессѣ за 100 англійскихъ фунтовъ:

Цѣна чая въ Іокогамѣ.		Расходы до выпуска изъ Одесской таможни.		Цѣна въ Одессѣ.	
долл.	сент.	долл.	сент.	долл.	сент.
40	00	53	17,5 (А)	93	17,5
37	00	53	10,8	98	10,8
34	00	53	04,0	87	04,0
31	00	52	97,2	83	97,2
28	00	52	90,5	80	50,5
25	00	52	83,8	77	83,8
20	00	52	72,5	72	72,5

Вотъ подробный разсчетъ расходовъ, показанныхъ подъ литерою А:

	долл.	сент.
Провозъ изъ Іокогамы до Гонконга на пароходахъ «Мицу-биши» и отъ Гонконга до Одессы на пароходахъ общества «Lloyd»	1	16
Нагрузка въ Іокогамѣ	0	94,4
Пошлина » »	0	87,5
» » Одессѣ . . . . . (считая 22 руб. съ пуда).	48	88,8
Выгрузка въ Одессѣ	0	10,8
Страхованіе (22½ съ тысячи съ цѣны и расходовъ)	2	05,8
	53	17,5

По нашему мнѣнію, ожидать распространенія японскаго чая собственно въ Россіи, особенно европейской, едва ли возможно, но чай этотъ можетъ найти для себя рынокъ въ нашихъ среднеазіятскихъ владѣніяхъ. Средняя Азія снабжается теперь остъиндскимъ чаемъ, идущимъ черезъ Бомбей, Кабулъ и Бухару, и по свѣдѣніямъ, собраннымъ г. Маевымъ, одна Бухара потребляетъ 84,000 пуд. чая. Если принять въ соображеніе чай, ввозимый въ Хиву и Туркестанскій край, то эта цифра должна удвоиться. Для противодѣйствія распространенію остъиндскаго чая съ 1868 года кяхтинскій чай допускается въ Туркестанскій край безпошлинно; наоборотъ, чай, привозимый въ Туркестанъ изъ сосѣднихъ ханствъ, сверхъ взиманія зякета, обложенъ еще вѣсовымъ сборомъ, въ размѣрѣ кяхтинскихъ пошлинъ; при этомъ, конечно, ввозъ чая изъ Туркестана въ Имперію безусловно запрещенъ.

Означенная мѣра пользы, однако, не принесла: кяхтинскій чай распространялся, и то медленно, лишь въ Семирѣчьи, остальная часть края предпочитаетъ довольствоваться остъиндскимъ чаемъ. Только война въ Афганистанѣ стѣснила временно привозъ послѣдняго. Чтобы помочь дѣлу, бухарскіе купцы просили въ 1880 и въ 1881 гг. позволенія провозить черезъ посредство Россійскаго общества транспортированія кладей нѣсколько тысячъ пудовъ зеленаго чая безпошлинно транзитомъ черезъ Оренбургъ въ Бухару, для чего пошлины, внесенныя ими въ таможняхъ, возвращались бы на границѣ Бухары, по удостовѣреніи властей о вывозѣ чая изъ Россіи.

Противъ этого возстали министерство иностранныхъ дѣлъ, а

равно туркестанскій генералъ-губернаторъ, находя, что рынки бухарскіе тѣсно связаны съ ташкентскими, что провозъ отъ Ташкента до Бухары обходится въ рубль съ пуда и, при отсутствіи таможенной черты, невозможно помѣшать обратному наплыву пропущеннаго безпошлинно чая въ наши владѣнія, что̀ неминуемо отразится дурно на интересахъ нашихъ торговцевъ, уплатившихъ за тотъ же товаръ пошлину. Спрошенный по этому поводу, въ качествѣ эксперта, бывшій агентъ министерства финансовъ въ Ташкентѣ и Красноводскѣ, г. Петровскій, возразилъ, что русскіе торговцы запаслись черными чаями, рѣчь же идетъ о зеленыхъ, которыми русскіе не торгуютъ и которые и провозить транзитомъ запрещено. По мнѣнію г. Петровскаго, это былъ бы отличный случай для нашихъ купцовъ захватить въ свои руки чайный рынокъ въ Бухарѣ, такъ какъ зеленый чай, идущій и въ мирное время черезъ Афганистанъ, оплачивался по крайней мѣрѣ шесть разъ зякетомъ.

Не смотря на это возраженіе, въ просьбѣ бухарскихъ купцовъ было отказано, равно какъ было отказано еще въ 1868 году въ подобной же просьбѣ купцу Василію Хлудову и турецкому повѣренному въ дѣлахъ, а въ 1868 году московскимъ купцамъ Ахенбахъ и Комп. Между тѣмъ для торговли въ Средней Азіи и вытѣсненія оттуда остъ-индскаго чая мы могли бы воспользоваться японскими чаями.

Наиболѣе употребительными изъ индійскихъ чаевъ въ Средней Азіи являются: гури-пари, шиби-пари, люнка-пари, продающіеся въ Бухарѣ по 30 руб. за пудъ, и наузугуръ—по 66 р. за пудъ. Всѣ эти сорта, по мнѣнію мѣстныхъ купцовъ гг. Иванова и Казіева, могли бы быть замѣнены японскими чаями: хансіоку-кисенъ, вывозящимися нынѣ въ значительномъ количествѣ въ Сѣверную Америку и стоющими на мѣстѣ производства 18 руб., и хансіоку-сейха, также вывозимыми въ Америку и продаваемыми на мѣстѣ по 19 руб. 40 коп. за пудъ.

Въ 1871 году туркестанскій генералъ-губернаторъ поддержалъ ходатайства купцовъ Иванова и Казіева и К°, просившихъ привиллегіи безпошлинной торговли японскимъ чаемъ въ Туркестанскомъ краѣ и Средней Азіи, первый на 15 лѣтъ, а послѣдній на 5 лѣтъ, на тѣхъ же условіяхъ, на которыхъ допущенъ безпошлинный привозъ въ край кяхтинскихъ чаевъ. Министерство финансовъ, по сношенію съ министерствомъ иностранныхъ дѣлъ, увѣдомило генералъ-губернатора, что означен-

ная льгота могла бы быть допущена съ цѣлью вытѣсненія остъ-индскихъ чаевъ изъ средне-азіатскихъ рынковъ, но не иначе, какъ въ видѣ общей мѣры для всѣхъ безъ исключенія торговцевъ, потому что при допущеніи монополіи, установленіе цѣнъ на японскій чай зависѣло бы отъ одного лица и самая торговля этимъ чаемъ не могла бы получить надлежащаго развитія. Въ этомъ смыслѣ слѣдовало бы, однако, сдѣлать какое нибудь законодательное постановленіе, иначе вопросъ остается безъ движенія.

Въ 1882 году туркестанской администраціей поднятъ вопросъ о доставкѣ японскихъ чаевъ въ Туркестанскій край черезъ Остъ-Индію, Кашмиръ, Афганистанъ и Самаркандъ, по новому пути, который предполагалъ изслѣдовать г. Маевъ. Мы полагаемъ, что этотъ проектъ принадлежитъ къ числу трудноосуществимыхъ и для Россіи даже невыгодныхъ.

Шелководство возможно лишь какъ домашняя промышленность. Оно требуетъ населенія къ нему пріученнаго съ дѣтства и гдѣ трудъ не особенно высоко цѣнится. Этому вполнѣ удовлетворяетъ Японія, ибо даже на островѣ Іессо, такъ мало населенномъ, женщины, воспитывающія шелковичныхъ червей, получаютъ отъ 8 до 35 сентовъ въ день жалованья, впрочемъ съ квартирою и ѣдою. Японія имѣетъ нѣсколько сортовъ тутоваго дерева, наиболѣе цѣнные: ичибей, дающій ранніе листы, и іотцу ме и аво-жику, дающіе листъ по позже; деревья эти особенно обильно растутъ на Нипонѣ.

Японское правительство употребляетъ усилія, чтобъ усовершенствовать шелкопряденіе; имъ установлены инспекторы шелководства, которые разъѣзжаютъ по округамъ производящимъ шелкъ, и указываютъ на лучшіе способы обработки его. Съ цѣлью поощренія шелковой промышленности правительство устроило также большую шелкомотальную фабрику въ Томіака, близь Токіо, гдѣ работаютъ 500 рабочихъ, размотка производится механическимъ путемъ. Къ сожалѣнію японское правительство вмѣшивается также и въ торговлю шелкомъ.

Общая производительность шелка въ Японіи неизвѣстна, но по нѣкоторымъ даннымъ надобно думать, что, за вывозомъ заграницу, около 1 милл. килогр. шелка остается для внутренняго потребленія. Въ вывозѣ изъ Японіи шелкъ занимаетъ второе мѣсто. Послѣ громаднаго увеличенія вывоза шелка изъ Японіи въ началѣ 60-хъ годовъ (въ сезонъ 1862 — 63 гг. вывозъ до-

шелъ до 1.227,000 килогр.), насталъ періодъ затишья и потерь; вывозъ достигъ до минимума въ 1870 году. Только съ сезона 1876—77 гг. замѣчается улучшеніе. Вывозъ составлялъ въ сезоны:

Годъ.	Кипъ.	Годъ.	Кипъ.
1867—68 . . .	12,306	1872—73 . . .	14,428
1868—69 . . .	14,984	1873—74 . . .	14,520
1869—70 . . .	14,436	1874—75 . . .	11,941
1870—71 . . .	8,467	1875—76 . . .	13,591
1871—72 . . .	14,635	1876—77 . . .	21,217

Затѣмъ онъ представляется въ слѣдующемъ видѣ:

	1877—78	1878—79	1879—80
		катти = 0,593	килл.
Шелк. охлопья . . .	86,553	88,973	53,521
Шелкъ сырецъ	1.844,139	1.644,788	1.552,350
Ноши	156,210	291,687	466,999
Отбросы	644,022	908,645	1.100,587
		іенъ.	
На сумму	10.477,465	9.904,938	11.058,213

Не смотря на высокія цѣны на шелкъ, 1881 годъ былъ неудаченъ для японскаго шелководства. Въ этомъ году въ Сугавѣ, Мигару, Нигонматцу, Фукушима, Гаримиша и др. образовались товарищества съ значительнымъ капиталомъ, занятымъ въ банкахъ и подъ закладные, для торговли шелкомъ. Они посылали шелкъ въ Іокогаму, гдѣ закладывали его въ виду повышенія цѣнъ. На дѣлѣ товарищества платили на мѣстѣ цѣны выше тѣхъ, по которымъ можно было продать въ Іокогамѣ, и понесли убытки, превосходящіе 2 милліона іенъ. Кромѣ того для вывоза заграницу торговцы образовался синдикатъ, но опытъ вести самостоятельную торговлю шелкомъ не удался; на партіяхъ, отправленныхъ въ Америку и въ Лондонъ на собственныхъ корабляхъ, японцы понесли большіе убытки. Въ открытыхъ портахъ важнѣйшія экспортеры шелка: Зиберъ Вазеръ, Бавье и К°, Вилькинъ и К°., Дурилль, Павелъ Гейнеманъ, Аймонихъ и К°., Кингдонъ Швабе, Вальмаль Шене и Мильсонъ, Митцуи, Жардинъ Матесонъ и К°. и Дель Оро и К°. изъ торговаго соперничества отказывались имѣть дѣла съ синдикатомъ.

Но въ 1882 году сила вещей заставила вновь вернуться къ японскому шелку. Неуступчивость въ цѣнахъ китайскихъ продавцовъ шелка обратилась въ пользу Японіи. Чтобы видѣть, въ какомъ размѣрѣ усилился тамъ закупъ шелка европейцами и американцами, слѣдуетъ сравнить цифры вывоза въ три послѣдніе года. Въ 1881 году было вывезено изъ Японіи 6,605 кипъ,

въ 1881—6,618, а въ 1882 году—11,912 кипъ. Въ первые два мѣсяца 1883 года куплено въ Японіи 100,288 фунт. противъ 29,962 фунт. за то же время въ прошломъ году. Къ сожалѣнію сборъ шелка въ Японіи будетъ въ нынѣшнемъ году не болѣе половины обычнаго сбора. Виной тому неблагопріятная погода, но отчасти и правительство японское, которое скупало шелкъ у производителей, уплачивая имъ бумажными деньгами, быстро падающими въ цѣнѣ, что̀ раззоряетъ производителей. Усиленное требованіе въ 1883 году повліяло также на качество шелка.

По вывозу шелка заграницу важнѣйшіе порты—Іокогама и Осака, въ особенности первый. Во время наибольшаго оживленія сдѣлокъ съ шелкомъ (іюль) продажа его достигаетъ въ Іокогамѣ до 1,000 кипъ въ двѣ недѣли и цѣны колеблются на 30 и 40 долл. за кипу. Къ концу сезона покупки уменьшаются до 60—80 кипъ въ 15 дней.

Для сравненія цѣнъ шелка, включая коммисію и потерю $1^1/_2$% въ вѣсѣ, мы приводимъ цѣны, бывшія при насъ въ 1880 году (при курсѣ на Лондонъ 4 мѣс. 3 ш. $10^1/_2$ г. и на Ліонъ 6 мѣс. 4 ф. 92 с.):

	Въ Іокогамѣ. Долл.	Въ Лондонѣ. Пенс.	Въ Ліонѣ. Франк.
Майбаши № 2	640—650	$^{22}/_{0}$—$^{22}/_{5}$	61.40—62.40
» » $2^1/_2$	620—630	$^{21}/_{5}$—$^{21}/_{9}$	59.50—60.40
» » 3	590—610	$^{20}/_{5}$—$^{21}/_{2}$	56.78—58.60
Какеда средній и хорош. . . .	690—730	$^{23}/_{7}$—^{25}	65.80—69.40
Пряжа обыкнов. и хорош. . .	740—760	$^{25}/_{3}$—^{26}	70.30—72.10
» 2-й сортъ	710—730	$^{24}/_{3}$—^{25}	67.34—69.40

Сортовъ шелка очень много, они классифицируются по провинціямъ и номерамъ. По своей цѣнѣ сорта отмѣчаются въ слѣдующемъ порядкѣ въ Іокогамѣ: Осіу, Гаматцука, Какеда, Таміака, Аннакэ, Ида, Мацугиро, Омама, Майбаши, Веда, Сендай, Гатчоджи; въ Осакѣ: Гаметцука, Ошіу, Гошіо и друг. Въ Осакѣ продается и корейскій шелкъ, но онъ вдвое дешевле японскаго, дешевле даже шелковыхъ охлопьевъ.

Наши московскія и петербургскія шелковыя фабрики употребляютъ японскій шелкъ, но выписываютъ его изъ Ліона. Нѣтъ сомнѣнія, что при установленіи постоянныхъ сообщеній можно будетъ получать шелкъ и прямо изъ Японіи; пока это почти невозможно, ибо наши пароходы, соображаясь съ китай-

скимъ чайнымъ сезономъ, идутъ въ Японію уже по окончаніи шелковаго сезона.

Вывозъ яичекъ шелковичныхъ червей теперь замѣтно сокращается. Съ 1868 по 1878 г. Японія вывезла 13.811,812 картоновъ, цѣнностью 19.885,202 іенъ, т. е. среднимъ числомъ по 1 іену 40 сенъ за картонъ, но цѣна постепенно падая дошла въ 1879 г. до 50 сенъ за картонъ. Это обратило вниманіе торговцевъ. Мнѣнія раздѣлились, одни находили полезнымъ опытъ посылки картоновъ прямо въ Европу безъ посредничества, другіе думали помочь бѣдѣ устройствомъ монопольной компаніи. Правительство полагало сначала ограничить производство, но это не удалось; тогда оно содѣйствовало учрежденію синдиката—общество Санчукайгишо—для обсужденія вопроса, но дѣло лучше не пошло.

Ясно одно, что отпускъ картоновъ невыгоденъ для Японіи и скорѣе его слѣдуетъ ограничивать, такъ какъ онъ содѣйствуетъ упроченію шелководства въ другихъ странахъ. Протекціонисты предлагали правительству взять торговлю въ свои руки и установить строгія правила брака. Защитники свободной торговли находили достаточнымъ сосредоточить торговлю картонами въ Іокогамѣ напр., въ Матчигайши, чтобы образовать сильный синдикатъ торговцевъ, подвергая доставляемые изъ внутри страны картоны строжайшему браку. Разсчитывали, что сосредоточеніе такимъ образомъ до 800,000 картоновъ въ однихъ рукахъ создастъ монополію.

Европейскіе и американскіе торговцы единственное средство спасенія видятъ конечно въ доступѣ ихъ агентовъ къ мѣстамъ приготовленія картоновъ. Лучшіе же яички получаются изъ провинцій Дева, Осіу, Шиншіу и Жошіу, доставляющихъ и лучшій шелкъ-сырецъ.

Относительно достоинствъ картоновъ ходили слухи о фальсификаціи, невѣрномъ означеніи фирмъ и мѣстностей; слухи эти не точны, хотя они также содѣйствуютъ пониженію цѣны японскихъ яичекъ. Въ Италіи худшіе мѣстные яички продаются по 25 фр. за картонъ, японскіе (Akita) продавались 15—16 ф., а теперь упали до 7—8 фр. Это объясняется малою производительностью послѣднихъ. Унція желтыхъ яичекъ даетъ 40 кило коконовъ, а японскихъ 25 кило, при этомъ коконы японскіе дешевле всегда итальянскихъ. Если послѣдніе стоютъ 5 фр., за послѣдніе не даютъ болѣе 4 фр. Въ пряжѣ также есть разница: на

100 станкахъ въ мѣсяцъ изъ желтыхъ коконовъ получается 1,500 кило шелка, а изъ японскаго только 1,000 кило, причемъ шелкъ изъ послѣднихъ продается обыкновенно на 5% дешевле.

Преимущество японскихъ яичекъ то, что черви, выходящіе изъ нихъ, гораздо здоровѣе, и съ ними всегда можно быть въ увѣренности, что получишь коконы, почему предусмотрительные шелководы дѣлятъ поровну количество пріобрѣтаемыхъ яичекъ. Во всякомъ случаѣ во Францію японскихъ яичекъ требуется теперь очень мало, въ Италію ихъ еще можно сбыть до 400,000 картоновъ въ годъ, но при двухъ, трехъ хорошихъ сборахъ японскихъ яичекъ вовсе не будетъ требоваться, поэтому сезоны открывали теперь очень поздно, что крайне невыгодно; картоны слѣдуетъ тогда продавать почемъ попало, иначе они пострадаютъ въ пути.

Шелковыя матеріи выдѣлываются въ Японіи всѣхъ возможныхъ видовъ, но предпочитаются прочимъ атласъ, крепы и тѣ сорта, которые затканы золотомъ. Эти послѣдніе составляютъ гордость Японіи. Крепы и легкія ткани, занимающія средину между тафтой и гроденаплемъ, производятся въ изобиліи и притомъ такой нѣжности, что японская дама имѣетъ возможность надѣть на себя нѣсколько десятковъ платьевъ, не стѣсняя движеній. Узоры отличаются изяществомъ рисунковъ, хотя, вообще говоря, они нѣсколько вычурны, изображая птицъ, драконовъ и проч. Главныя фабрики шелковыхъ матерій находятся въ Ки-Ріу на Нипонѣ, который по части шелковой промышленности играетъ въ Японіи роль Ліона.

Морская капуста интересна для насъ не только потому, что составляетъ крупную статью японскаго вывоза, но также и оттого, что это одинъ изъ тѣхъ товаровъ, вывозомъ котораго Японія конкуррируетъ съ русской отпускной торговлей въ Приморской области. Главное мѣсто сбора морской капусты—островъ Іессо и о состояніи тамъ этого дѣла имѣются обстоятельныя свѣдѣнія въ донесеніяхъ нашего вице-консула въ Хокодате.

Собираніе морской капусты было въ особенности поощрено на Іессо (Матсмаѣ) учрежденіемъ правительственной торговой компаніи, подъ названіемъ Койо-Шоокай, которая открыла новыя мѣста для собиранія капусты. До учрежденія этой компаніи количество собираемой на Іессо капусты было среднимъ числомъ отъ 150,000 до 200,000 пикулей въ годъ, между тѣмъ въ 1878—80 гг. морской капусты было:

Годъ.	Собрано. пикулей.	Вывезено.
1878	277,972	168,276
1879	406,930	209,566
1880	276,421	209,387

Въ 1881 году вывозъ еще увеличился, именно капусты было вывезено длинной на 605,633 долл., а рѣзанной на 39,446 долл. болѣе противъ 1880 г., длинной на 82,127 долл., а рѣзанной на 657 долл. Разница между вывезеннымъ количествомъ и производствомъ капусты и есть потеря при разрѣзываніи капусты на мелкіе куски. Часть рѣзанной капусты отправляется въ южные порты Японіи, для удовлетворенія мѣстнымъ потребностямъ, остатокъ-же сбывается въ Китай. Въ добычѣ имѣется избытокъ, ибо сборъ 1878 и 1879 гг. долго лежалъ непроданнымъ.

Сборъ морской капусты 1876 г. былъ лучшій изъ послѣднихъ лѣтъ, морской капусты было въ изобиліи и вывозившіе ее изъ мѣстъ, гдѣ она добывается, терпѣли большіе убытки; капуста продавалась тогда отъ 1 долл. до 1 долл. 25 с. за пикуль и въ слѣдующемъ году сборъ былъ сокращенъ. Округа, гдѣ болѣе всего добывается морской капусты, слѣдующіе:

	Собрано въ 1880 г. коку.
ПРОВИНЦІЯ ХИДАКА.	
Округъ Сетцу-най	3,500
Митцу-иши	2,500
Урагава	5,500
Округъ Шамани	5,000
» Хороизуми	12,500
ПРОВИНЦІЯ ІОКАШИ.	
Округъ Іокаши	2,500
ПРОВИНЦІЯ КУЗУРИ.	
Округъ Кузури	10,000
» Аккеши } » Хаманака }	32,000
ПРОВИНЦІЯ НЕМУРО.	
Округъ Немуро	15,000
Островъ Немуро	12,000
Всего	100,500

Если считать по два съ половиною пикуль за коку, то в[ы]шепоименованные округа доставили 251,250 пикулей. Е[щ]е 25,171 пикуль (въ 1880 г.) собрано въ разныхъ мелкихъ пун[к]тахъ, по которымъ точныхъ свѣдѣній не имѣется. Мѣстност[и] гдѣ добывается морская капуста, раздѣляются на округа, к[о]торые отдаются въ наемъ колонистамъ и купцамъ губернски[х]

правленіемъ (кенчо), получающимъ пошлину въ 20% со всей добытой капусты, пошлина уплачивается натурою. Колонисты, до начала сезона, нанимаютъ рабочихъ съ Нипона, большею частью изъ провинцій Намбу и Аоморы, по извѣстнымъ цѣнамъ на все время сбора морской капусты, который продолжается отъ 50 до 80-ти дней.

Стоимость сбора морской капусты будетъ слѣдующая: Въ округѣ Сетцунай одна лодка съ тремя людьми стоитъ за сезонъ въ 50 дней 70 іенъ. На пищу и другіе расходы нужно считать 30 іенъ, итого 100 іенъ. Сборъ же капусты на каждую лодку можно опредѣлить среднимъ числомъ около 30 коку; вычитая изъ нихъ 20% пошлины, т. е. 6 коку, чистый доходъ для трехъ работниковъ будетъ 24 коку. Слѣдовательно для сбора ста коку требуется 416 іенъ. Въ округѣ Кусури четыремъ работникамъ съ одной лодкой платится жалованья за все время сбора, продолжающагося до 80 дней, 180 іенъ. На ихъ пищу и на другіе расходы идетъ 60 іенъ. Сборъ-же капусты на каждую лодку можно считать, среднимъ числомъ, 65 коку; изъ нихъ 20% пошлины составитъ 13 коку, такъ что на четырехъ считается чистаго сбора 52 коку. 100 коку обойдутся здѣсь 346 іенъ. Въ округѣ Немуро шесть человѣкъ съ одной лодкой получаютъ жалованья за сборъ, продолжающійся до 80 дней, 180 іенъ. На пищу и другіе расходы идетъ 85 іенъ, итого 265 іенъ. Собираютъ-же они въ одну лодку, среднимъ числомъ, 120 коку; вычитая изъ этого 20% пошлины, т. е. 24 коку, выйдетъ, что въ шестеромъ можно собрать въ продолженіи 80 дней 96 коку, такъ что 100 коку обходятся въ 276 іенъ.

Контракты на морскую капусту заключаются купцами обыкновенно въ началѣ года, около февраля. Около 7/10 условленной суммы платится впередъ, частью деньгами, частью товарами. Остальная же сумма уплачивается по полученіи всего сбора на мѣстѣ. Средняя цѣна, которая платится контрагентами, обыкновенно въ 450 іенъ за 100 коку; къ этому нужно прибавить стоимость фрахта, выгрузки и недочетъ въ вѣсѣ около 130 іенъ; 100 коку обойдутся слѣдовательно 580 іенъ. Средняя же цѣна, получаемая контрагентами, около 700 іенъ. Не смотря на это, контрагенты терпятъ нерѣдко убытки изъ за нарушенія контрактовъ, случайныхъ потерь, въ транзитной торговлѣ въ особенности.

Первоначальный способъ, употребляемый для добыванія мор-

ской капусты, состоялъ въ томъ, что рѣзали, посредствомъ круглаго ножа, привязаннаго къ длинной палкѣ, морскую капусту у корня и затѣмъ тащили срѣзанную часть въ лодку. Теперь же тащутъ ее прямо въ лодку, срывая при томъ лишнія листья. Этотъ способъ принялся, потому что онъ оказался скорѣйшимъ. Когда лодка нагружена, морская капуста привозится на берегъ и растилается для сушки. Послѣ просушки она покрывается рогожами. Какъ только возможно, сушеная капуста вынимается изъ подъ крышки, опять намачивается и рѣжется на куски, длиною въ 4 фута 2 дюйма и свертывается въ пачки отъ 50 до 60 катти вѣсомъ.

Средняя стоимость добыванія морской капусты во всѣхъ округахъ принята около 360 іенъ за 100 коку. Такое вычисленіе однако основано на полной жатвѣ морской капусты, но обыкновенно таковой не бываетъ, развѣ въ исключительныхъ годахъ. Такъ 1880 году морская капуста въ сѣверныхъ округахъ была настолько вырѣзана льдами, что не смотря на открытіе новыхъ мѣстъ сбора, количество ея оказалось меньше, почему и расходъ на добычу выше.

По словамъ нашего вице-консула, въ виду непостоянства сбора морской капусты, весьма высокой цѣны рабочимъ, начала пониженія цѣнъ на нее въ Китаѣ и, наконецъ, конкурренціи капусты изъ другихъ мѣстъ, японскому правительству придется или сильно понизить настоящую пошлину въ 20%, или же остановить слишкомъ большое производство капусты, прекративъ всякое поощреніе къ сбору ея. Пошлина стѣсняетъ вывозъ длинной морской капусты, особенно низшихъ сортовъ ея, наиболѣе требуемыхъ въ китайскихъ портахъ. Въ 1881 году трудъ еще вздорожалъ, среднимъ числомъ 100 коку капусты съ доставкою въ Хокодате обходились 600 іенъ, а продажная цѣна лучшей капусты была 750 іенъ.

Для того, чтобы приготовить рѣзанную морскую капусту, употребляется лучшая длинная капуста и чѣмъ она свѣжѣе, тѣмъ лучше, такъ какъ отъ этого зависитъ цвѣтъ. Когда пачки развязаны, то совершается выборъ капусты и высыпаютъ какъ можно тщательнѣе находящійся въ ней морской песокъ. Лучшую изъ выбранной капусты кладутъ затѣмъ въ большіе котлы и она варится въ продолженіе часа или болѣе, пока не получитъ надлежащаго цвѣта, который долженъ быть повсемѣстно свѣтло-зеленаго красиваго оттѣнка. Послѣ варки капуста

развѣшивается на длинныхъ шестахъ, чтобы ее немного высушить, затѣмъ дѣлается новая разборка. Всѣ изорванные куски и всѣ имѣющіе бѣловатый оттѣнокъ отбираются, затѣмъ передаютъ эту выбранную капусту работницамъ, которыя раскрываютъ внутренность и снова завертываютъ стебли въ свертки, приблизительно въ 10 катти каждый. Какъ только капуста въ этихъ сверткахъ сдѣлалась достаточно плоскою, свертки эти развязываютъ и капусту рѣжутъ на куски, приблизительно въ 4 фута длины. Затѣмъ она идетъ подъ прессъ, приводимый въ движеніе простымъ шпилемъ, и когда капуста достаточно спрессована, то ее рѣжутъ обыкновеннымъ рубанкомъ, причемъ стараются, чтобы стружки не были толще $^1/_{20}$ дюйма. Полученныя такимъ образомъ волокна сушатъ на солнцѣ въ продолженіе дня или болѣе, смотря по погодѣ, и когда все совершенно сухо, капуста готова для продажи. Во время прохожденія морской капусты чрезъ вышеупомянутыя операціи, матеріалъ теряетъ до 20% своего вѣса и это, вмѣстѣ съ цѣною за работу, доводитъ стоимость рѣзанной капусты до 7 іенъ за пикуль, т. е. увеличиваетъ цѣну слишкомъ вдвое. Хокодатская рѣзанная капуста продается въ Шанхаѣ дороже прочихъ сортовъ японской капусты.

Съ уничтоженіемъ въ торговлѣ рисомъ монополіи правительства, рисъ можетъ сдѣлаться однимъ изъ важныхъ предметовъ отпуска изъ Японіи, но японскій рисъ пока обходится гораздо дороже остъ-индскаго. Это зависитъ отъ того, что рисъ товаръ громоздкій и съ трудомъ выдерживаетъ перевозку гужемъ. Наиболѣе дешевы цѣны въ Ньегатѣ, откуда въ 1875 и 1876 гг. вывозъ былъ огромный, такъ какъ плантаціи риса окружаютъ городъ. По мнѣнію торговой палаты въ Токіо, вывозъ риса увеличился бы съ открытіемъ для европейцевъ портовъ Симоневеки, Фушики (Эчіу) и Ишиномаки.

Съ 1878 года японское правительство за свой счетъ черезъ иностранныхъ агентовъ дѣлало опыты безпошлиннаго вывоза риса и пшеницы заграницу. Операція эта, повидимому, оказалась выгодною, ибо она продолжается и понынѣ. Но въ то время, когда японскій рисъ идетъ за границу, привозъ китайскаго риса въ Японію постоянно возрастаетъ. Онъ привозится преимущественно въ Іокогаму и направляется въ провинціи: Овари, Микава, Суруга и Итцу. Цѣна китайскаго риса была лѣтомъ 1880 года за 100 фунтовъ:

	Очищеннаго.	Неочищеннаго.
Первый сортъ	2 долл. 95	2 долл. 10
Второй »	2 » 80	1 » 10
Третій »	2 » 60	1 » 95

Японская камфора считается въ торговлѣ лучшею, хотя она, конечно, хуже малайской, получаемой въ маломъ количествѣ. Камфора извлекается изъ дерева Laurus Camhora, которое, вмѣстѣ съ корнями, рубится на мелкіе куски и вываривается. Она очищается затѣмъ перегонкою и укладывается для перевозки въ жестяные ящики, слегка смоченная, иначе быстро улетучивается. На корабляхъ съ чаемъ камфору можно держать только на палубѣ. Японская камфора вывозится не только въ Европу, но и въ Китай и Гонъ-Конгъ.

Растительный воскъ, одна изъ важныхъ статей японскаго отпуска, имѣетъ для Россіи особенное значеніе, такъ какъ этимъ продуктомъ въ послѣднее время особенно усердно производится фальсификація церковныхъ свѣчей. Поддѣлка эта понижаетъ цѣну на пчелиный воскъ и препятствуетъ правильному развитію у насъ пчеловодства, почему пчеловоды хлопочутъ о наложеніи на растительный воскъ, получаемый у насъ при посредствѣ Англіи, значительной пошлины. По составу своему японскій воскъ есть пальмитинъ, т. е. соединеніе пальмитиновой кислоты съ глицериномъ. Вывозъ растительнаго воска въ послѣдніе годы находился въ Японіи въ застоѣ.

Японцы сѣютъ много табаку. Подобно тому, какъ въ Китаѣ, онъ введенъ въ употребленіе европейцами въ XVI вѣкѣ и теперь сдѣлался насущной потребностію всего народа. Лучшій табакъ родится на югѣ, въ Сатцумѣ и вообще на островѣ Кіусіу; очень хорошій въ среднихъ частяхъ провинціи Муцу, худшій же въ окрестностяхъ Сангарскаго пролива и на Матсмаѣ. Хорошіе сорты табаку свѣтло-желтаго цвѣта, чрезвычайно тонкой крошки и имѣетъ сильный запахъ мариланда. Для русскихъ потребителей онъ не годится и можетъ идти только для инородцевъ Приморской области. Скорѣе нужно ожидать, что со временемъ русскій табакъ и особенно папиросы найдутъ для себя значительный сбытъ въ Японіи. Теперь Kuhn and C° продаетъ въ Іокогамѣ турецкій табакъ фунтъ 1-го сорта $2^1/_2$ дол., 2-го сорта 2 дол., сотню папиросъ 1 дол., все серебромъ.

Каменноугольныя залежи извѣстны на всѣхъ четырехъ большихъ островахъ Японскаго архипелага и расположены въ отдѣльныхъ бассейнахъ, по большей части лежащихъ близъ моря.

Изъ числа округовъ, на которые раздѣлена Японія, лишь въ пяти неизвѣстны мѣсторожденія угля: антрацита, смолистаго каменнаго угля, рѣже бураго угля, хотя японскій уголь принадлежитъ третичной формаціи. Общая площадь, занятая главными угольными бассейнами, приблизительно опредѣляется въ 5,000 квад. миль. Эти богатства весьма важны въ виду положенія Японіи на перепутьи оживленнаго пароходнаго движенія; послѣднее обезпечиваетъ въ будущемъ для японскаго угля выгодный сбытъ и японскій уголь въ этомъ случаѣ самый опасный конкуррентъ для нашего сахалинскаго каменнаго угля.

Каменноугольные бассейны Іессо по всей вѣроятности самые значительные въ Японіи по размѣрамъ, но наиболѣе важные по своей производительности бассейны находятся на островѣ Кіусіу, ихъ пять: Хикузенъ, Карацу, Нагасакскій, Міике и Амакуза. Кромѣ доброкачественности залегающаго въ немъ угля, Нагасакскій бассейнъ имѣетъ еще то громадное преимущество, что расположенъ въ такомъ мѣстѣ, гдѣ суда могутъ грузиться у самыхъ рудниковъ. Въ Нагасакскомъ бассейнѣ первое мѣсто принадлежитъ разработкамъ на островѣ Такосима, которые устроены голландскою компаніею, но въ 1874 г. были пріобрѣтены японскою компаніей за 10 милл. рублей.

Владѣльцемъ Такосимскихъ копей состоитъ Готто, но главный кредиторъ шанхайскій домъ «Жардинъ, Матисонъ и К°.» Онъ ссудилъ говорятъ 800,000 долларовъ, по которымъ уплачивается углемъ, считая послѣдній среднимъ числомъ по 4 доллара за тонну (=13 коп. за пудъ).

Послѣднія свѣдѣнія о добычѣ угля въ Такосимѣ имѣются за 1880 годъ, когда было добыто 159,822 тонны. Въ 1879 году было добыто угля 170,810 тоннъ, на сумму 631,997 долларовъ. Въ томъ числѣ

	тоннъ.
погружено на суда.	73,095
мѣстное потребленіе	77,449
осталось на складѣ.	36,371

По словамъ г. Мориса, бывшаго инженера Такосимскихъ копей, а нынѣ владѣльца Сидемійскихъ копей около Владивостока, въ Такосимѣ вырабатываютъ угля послѣдніе цѣлики, запасовъ остается лишь на десять лѣтъ. На одинъ отливъ воды сожигается угля до $1^1/_2$ т. тоннъ въ недѣлю. О правильности работъ можно судить потому, что въ 1880 г. въ одинъ несчастный случай въ копяхъ погибло 60 рабочихъ.

Уголь изъ копей нагружается на мѣстѣ или отправляется въ Нагасаки на баржахъ за буксирными пароходами, гдѣ перегружается на суда. Такосимская компанія платитъ за нагрузку угля съ тонны $9^1/_2$ центовъ, за выгрузку 12 центовъ съ тонны. Разборка угля стоитъ за 100 тоннъ 1 долл. 25 цент. и сообразно сортировкѣ угля имѣется его три сорта. Такосимскій уголь въ Нагасаки продается обыкновенный 4 долл. 25 цент. за тонну, отборный—7 долл. и вообще дорожаетъ.

Сравнительное достоинство такосимскаго угля на пароходѣ «Москва» въ 600 силъ опредѣлилось въ теченіи плаванія въ 1880 г. въ Тихомъ океанѣ слѣдующимъ образомъ: угля расходовалось въ сутки:

	тоннъ.
кардифа	отъ 46 до 48
австралійскаго	» 54 » 56
такосимскаго	» 51 » 56

Важнѣйшіе другіе бассейны по качеству ихъ угля Карацу и Міике. Уголь Карацу тощій, его добывается до 200,000 тоннъ и онъ идетъ на солевареніе, для пароходовъ и т. п. Уголь казенныхъ рудниковъ около залива Шимабара хорошаго качества и напоминаетъ такосимскій, но погрузка этого угля неудобна по мелководности залива. Добыча его быстро возростаетъ и была въ 1879 г. 116,991 тоннъ.

Вывезено изъ порта Кучинозу (на Шимабара)

	тоннъ.
въ Шанхай	6,506
въ порты Японіи	81,026
остатокъ	42,900

Будущность торговли Нагасаки зависитъ во многомъ отъ угля. Развитію углепромышленности, какъ и вообще горнаго дѣла, препятствуютъ въ Японіи недостатокъ капитала у владѣльцевъ копей и отсутствіе обезпеченія для привлеченія иностранныхъ капиталовъ въ Японію.

Бумага имѣетъ въ Японіи самое разнообразное употребленіе, не только для письма и книгопечатанія, но и для платьевъ, ковровъ, скатертей, лампъ, оконныхъ стеколъ и т. д. Она очень удобна даже въ хирургической практикѣ.

Сырымъ матеріаломъ для японской бумаги служатъ деревья и кора шелковицы (лучшая бумага), Passerina Gampi, корень Hibiscus Mandhot, хлопчатая бумага, сокъ бузины. Склеивающее вещество японцы добываютъ изъ растительнаго царства, а при кипяченіи употребляютъ золу растенія Artemisia vulgaris.

Очистка коры затруднительна, поэтому японская бумага сравнительно дорога, отчего заграницу, именно во Францію, вывозится только одинъ сортъ—бумага служащая для печатанія гравюръ и литографій, необыкновенно прочная.

Въ Японіи теперь до 60 бумажныхъ фабрикъ, бумаги около 400 сортовъ, главное ея употребленіе на газеты (34 милл. экземпляровъ) и книги (въ 1878—79 г. 5,317 новыхъ книгъ). Книгопечатаніе введено въ Японіи еще въ 770 году. Городъ Ямагухи наиболѣе извѣстенъ производствомъ бумаги для печатанія. Семь фабрикъ выдѣлываютъ уже бумагу по европейской системѣ.

Лучшіе образцы японской бумаги можно видѣть на казенной фабрикѣ бумажныхъ денегъ въ Токіо. Фабрика эта находится въ городѣ въ Окурашо и помѣщается въ серіи казенныхъ зданій въ европейскомъ стилѣ. Касательно производства тутъ приложены всѣ усовершенствованія, извѣстныя въ Европѣ и Соединенныхъ Штатахъ. При фабрикѣ химическая лабораторія. Работы на фабрикѣ кредитныхъ билетовъ производятся 450 мужчинами и 320 работницами. Для удобства рабочихъ устроены курительная комната и большая столовая, чрезвычайно опрятная. Опрятность всюду удивительная. Всѣ работницы молодыя дѣвушки.

Бумага, употребляющаяся для печатанія кредитныхъ билетовъ, приготовляется на казенной писчебумажной фабрикѣ, находящейся около Токіо. Фабрика эта обошлась въ 170,000 іенъ (фабрика кредитныхъ билетовъ стоила 450,000 іенъ) и возвратила уже затраченный на нее капиталъ. Она помѣщается въ деревянныхъ легкихъ павильонахъ, но оборудована всѣми новѣйшими машинами и химическими препаратами, выписанными изъ Европы.

Качество бумаги, приготовляемое фабрикой, удивительное. Есть бумага, изъ которой дѣлаютъ платье, скатерти, салфетки, но замѣчательнѣе всего бумага для обоевъ, по наружному виду похожихъ на старинные обои изъ кордуанской кожи, и затѣмъ бумага для печатанія географическихъ картъ. Послѣдняя такъ крѣпка, что ее невозможно почти разорвать руками: это очень выгодно для картъ, не требуя наклейки на холстъ и дозволяя носить карту въ карманѣ безъ порчи ея отъ тренія. Нашему Военно-топографическому отдѣлу слѣдовало бы выписать себѣ запасъ подобной бумаги для пробы. Свойство этой бумаги зависитъ не отъ способа приготовленія, а отъ качества сыраго матеріала.

На фабрикѣ почти нѣтъ мужчинъ; 500 дѣвушекъ очень искусно управляются со всѣми операціями. Заведеніе печатаетъ и книги. Бумажная фабрика составляетъ довольно производительную затрату казенныхъ денегъ. Къ сожалѣнію, японское правительство не поскупилось на многія казенныя затраты, совершенно непроизводительныя. Изъ устроенныхъ имъ заведеній нѣкоторыя успѣли уже рухнуть, другія продолжаютъ существовать, доставляя огромные дефициты.

Вотъ прейсъ-курантъ казенной бумажной фабрики въ Окурашо, въ Токіо:

№	Марки.	Англійск. мѣрою.	Вѣсъ стопы. Кванмъ *).	Муммъ.	Цѣна. Іенъ.
15	O and Otsu . .	1 ф. 9¹/₄ д. и 1 ф. 4¹/₄ д.	1	920	9.60
16	Wa and Ko . .	— —	2	184	12.96
17	Ta and Ko . . .	2 ф. 1 д. и 1 ф. 5⁵/₈ д.	4	896	21.60
18	Ta and Fei . .	— —	3	120	13.68
19	Tsu and Ko . .	1 ф. 9¹/₄ д. и 1 ф. 4¹/₄ д.	3	840	17.28
20	Tsu and Otsu .	— —	2	400	10.80
21	Yo and Otsu . .	1 ф. 11⁷/₈ д. и 1 ф. 5 д.	—	480	3.84

Первые четыре сорта бумаги выдѣлываются для печатанія и не подвергаются порчѣ отъ сырости или червей, даже въ нѣсколько лѣтъ. Эти сорта также весьма хороши для рисованія или живописи и для тонкой печати. Слѣдующіе два сорта бумаги употребляются для счетныхъ книгъ. Бумага эта настолько крѣпка, что ее можно разорвать только съ усиліемъ и годится дли писчей бумаги и конвертовъ. Бумага марки Yo and Otsu употребляется какъ копировальная, и даетъ нѣсколько чистыхъ или ясныхъ копій съ одного письма. Она очень толста и прозрачна и даетъ ясную копію, а также превосходна для корреспонденціи. Несмотря на комканіе, она опять дѣлается совершенно гладкой.

Одна стопа содержитъ въ себѣ 480 листовъ, но когда по требованію она должна содержать 500 листовъ, то и цѣна соразмѣрно увеличивается. Вышеуказанныя цѣны примѣняются только къ бумагѣ, купленной на фабрикѣ. Прежніе знаки, для удобнаго обращенія, замѣнили числами или номерами, поэтому заказъ долженъ сообщаться съ номеромъ.

Послѣ бумаги фарфоровыя издѣлія составляютъ важнѣйшій предметъ вывоза собственно японской промышленности. Приготовленіе фарфора здѣсь весьма древнее и историческія свѣдѣнія

*) Кванма=1,000 муммъ, муммъ=3,748 грамма.

о фарфоровомъ производствѣ имѣются въ Японіи съ царствованія Джинму-тенно. Искусство приготовленія фарфора хотя и въ упадкѣ, особенно по части живописи, но многія издѣлія поддерживаютъ еще старинную репутацію Японіи на этотъ счетъ. Увеличеніе вывоза фарфоровыхъ издѣлій въ послѣднее время зависѣло отъ пониженія отпускныхъ пошлинъ на означенный товаръ, весьма требующійся въ Сѣверную Америку. Приготовленіе фарфоровыхъ издѣлій, какъ и въ Китаѣ, составляетъ здѣсь предметъ кустарной промышленности. Кромѣ фарфора въ Японіи приготовляется также фаянсъ. Сатцума и Кіото — центръ этого производства; фарфоровое же производство особенно развито въ Гиценѣ, Имари, Кангѣ, Кіото и Овари. Каждая изъ этихъ провинцій имѣетъ свою спеціальность. Овари отличается обширностью производства, тогда какъ издѣлія Кіото — артистическимъ изяществомъ.

Приготовленіе лакированныхъ вещей, также очень старинное, начало было приходить въ упадокъ, но правительство старается поддержать его и уже замѣтны улучшенія. Съ неменьшимъ искусствомъ чѣмъ каолинъ, дерево и черепаху, японцы обработываютъ металлы; ихъ бронзы и издѣлія изъ драгоцѣнныхъ металловъ отличаются большимъ искусствомъ работы и вычурностью рисунка. Къ сожалѣнію, механическіе пріемы этихъ производствъ очень устарѣли. Относительно торговли произведеніями японской промышленности надобно замѣтить, что огромный запросъ изъ Европы и Америки содѣйствовалъ вывозу наиболѣе изящныхъ вещей, и теперь японскіе ремесленники, стараясь удовлетворить запросу, работаютъ поскорѣе и похуже; замѣтно также вліяніе европейскаго вкуса.

ГЛАВА XIX.

Японія.

(Продолженіе).

Привозные товары: мануфактуры, металлическія издѣлія, керосинъ, сахаръ, продукты скотоводства, лѣсъ и рыба.—Рыбная ловля японцевъ на Сахалинѣ.—Торговля важнѣйшихъ изъ открытыхъ для иностранцевъ портовъ: Нагасаки, Хокодате, Кобе, Іокогама.

Многочисленныя выставки, къ которымъ пристрастились японцы изъ обезьянства въ подражаніе европейскимъ порядкамъ, могутъ послужить въ пользу расширенія европейской торговли, ибо на этихъ выставкахъ удобнѣе всего изучать потребности и вкусъ японцевъ. Наши большія фабрики, работающія мануфактурныя издѣлія для вывоза на Востокъ, должны бы посылать на эти выставки своихъ агентовъ и рисовальщиковъ. Сбытъ мануфактуръ въ Японіи очень страдаетъ вслѣдствіе сильнаго колебанія курса денегъ. При заказахъ даже на самый короткій срокъ товаровъ, нельзя быть увѣреннымъ, что курсъ не измѣнится и притомъ значительно, почему никакой коммерческій разсчетъ невозможенъ. Были примѣры, что товаръ, высланный немедленно по полученіи телеграммы, терялъ по прибытіи въ Іокогаму на 10—15% вслѣдствіе измѣненія курса. Сбыту товаровъ препятствуетъ также образованіе самостоятельныхъ японскихъ компаній для торговли. Недавно, впрочемъ, двѣ большія японскія компаніи, которыя хотѣли монополизировать торговлю ввозными товарами въ Осакѣ и Кіото, надѣясь имѣть возможность регулировать вездѣ цѣны по своему усмотрѣнію, обанкрутились, и европейцамъ гораздо легче имѣть теперь дѣло съ второстепенными покупщиками изъ туземцевъ.

Заведенныя съ большимъ шумомъ и съ большими расходами, японскія бумагопрядильни оказались несостоятельными и не могутъ соперничать съ привозною пряжей. Главною причиной этого оказалось то обстоятельство, что, не располагая большими капиталами, мануфактуристы не могутъ дѣлать значительныхъ запасовъ хлопка въ благопріятное для покупки время. Теперь японцы рѣшились, бросивъ филатуры, завести бумаготкацкія фабрики; будутъ ли они имѣть больше успѣха въ тканьѣ, чѣмъ въ пряденьи, пока еще неизвѣстно, но до того времени, когда окончательно наладится новое дѣло, англичане несомнѣнно будутъ въ выигрышѣ, что и обнаружилось въ увеличеніи требованія на англійскую пряжу, не говоря о томъ, что и машины, и инструменты будутъ выписываться изъ Англіи же.

Между мануфактурными товарами преобладаютъ также англійскіе, но съ 1878 года ввозъ англійскихъ мануфактуръ сталъ постепенно падать; взамѣнъ же того начали ввозиться въ Японію американскія мануфактуры, которыя продаются дешевле, а по достоинству лучше англійскихъ. По мнѣнію нѣкоторыхъ торговцевъ, если англійскіе купцы и фабриканты не обратятъ вниманія на улучшеніе качества своихъ произведеній, то въ недалекомъ будущемъ американскія мануфактуры могутъ вытѣснить съ рынка Японіи англійскія.

Металлы и металлическія издѣлія составляютъ также не маловажный предметъ привоза, ибо желѣзное дѣло въ Японіи еще въ зародышѣ. Во всей Японіи дѣйствуютъ только 2 доменныя печи, выплавляющія чугунъ на древесномъ углѣ. Мѣдное производство несравненно обширнѣе. Руды здѣсь очень богаты, содержаніе ихъ отъ 4 до 30%, среднее 13%, плавка производится на древесномъ углѣ и мѣдь отличнаго качества, почему очень пригодна для приготовленія бронзы. Въ числѣ казенныхъ фабрикъ нужно упомянуть о большой фабрикѣ мѣдныхъ издѣлій въ Осака. Изъ привозныхъ металловъ важенъ свинецъ, употребляемый, между прочимъ, на упаковку чая.

Керосинъ одинъ изъ важныхъ предметовъ ввоза въ Японію, его привозится ежегодно до 14 милл. галлоновъ. Главный портъ по привозу керосина — Іокогама, куда въ 1879 году было доставлено 1.179,948 ящиковъ, затѣмъ идетъ Кобе — 512,240 ящиковъ керосина. Привозъ петролеума такъ великъ, что въ Іокогамѣ и Накамурѣ магазины оказываются недостаточны.

По требованію страховыхъ агентовъ были устроены новые склады въ Уметчи, но они, повидимому, небезопасны съ пожарной точки зрѣнія. Въ іюнѣ 1881 года японское правительство, въ виду опасности отъ воспламеняемости американскаго керосина, повысило регламентарную точку вспышки, поставивъ эту точку (кажется 35° Ц.) условіемъ пропуска керосина въ порта. Это повышеніе точки вспышки уменьшило привозъ американскаго керосина и могло бы послужить поощреніемъ для сбыта русскаго керосина, такъ какъ русскій керосинъ, напр. товарищества В. И. Рагозина, имѣетъ вспышку выше 42° Ц., а такъ называемое безопасное освѣтительное масло — вспышку выше 100° Ц. Вообще, въ виду огромнаго потребленія въ Японіи керосина, явится, по всей вѣроятности, возможность возить туда керосинъ въ значительномъ количествѣ изъ Россіи, особенно съ Кавказа, что облегчается открытіемъ тифлисско-бакинской и самтреди-батумской вѣтвей закавказской желѣзной дороги.

Сахаръ въ Японію привозится изъ Китая, гдѣ онъ дешевъ, хотя и очень низкаго качества, на сумму около 3 милліоновъ іенъ. Имѣется полная статистика потребленія сахара-сырца въ Японіи по провинціямъ, изъ которой видно, что въ 1877—78 г. общее потребленіе составляло 7,263,850 кинъ (кинъ=280 грам. или 1 ф. $45^3/_4$ золот.), а въ 1888—79 г. — 6.467,200 кинъ. Наибольшее потребленіе было въ провинціяхъ Этчиго, Узень, Уго, Этчизенъ, Канга и Осака. Теперь въ Японію привозится изъ Санъ-Франциско масса разнаго рода желе, вареній, патоки. Все это легко могла бы доставить Россія; можно бы попробовать привозить сюда и сахаръ изъ нашихъ юго-западныхъ губерній. Въ Нагасаки сахаръ головами продается отъ 17 до 19 сентовъ за фунтъ.

Японія чрезвычайно бѣдна лошадьми. Лучшія водятся въ провинціи Сатцума. Поэтому полагать надо, что для ремонта японской кавалеріи лошади могли бы съ успѣхомъ доставляться изъ южной Россіи, какъ доставляются уже моремъ, напримѣръ, для египетской кавалеріи.

Японія имѣетъ много острововъ, на склонахъ которыхъ овцы могли бы пастись круглый годъ, безъ особаго присмотра. Поэтому правительство обратило вниманіе на развитіе въ странѣ овцеводства, чему содѣйствуютъ американскіе капиталисты, желающіе такимъ образомъ сбыть изъ Калифорніи стада своихъ

овецъ, не приносящія выгоды. Пока овецъ мало и шерсть принадлежитъ къ числу товаровъ, продающихся дорого; шерстяныя издѣлія также привозныя; впрочемъ, въ 1879 г. устроена была казенная суконная фабрика въ Сенджи, но такъ какъ Японія производитъ очень мало шерсти, то пришлось обратиться за сырымъ матеріаломъ для фабрикъ въ Австралію. Здѣсь опять, быть можетъ, южная Россія могла бы придти на помощь Японіи. Изъ другихъ отраслей обработки животныхъ продуктовъ, кожевенное и замшевое производство въ Японіи неудовлетворительно за недостаткомъ сыраго матеріала. Не имѣется также хорошихъ мастеровъ, и выдѣлываемыя кожи очень низкаго качества, поэтому изъ нашихъ кожевенныхъ товаровъ могли бы найти себѣ сбытъ сапоги, вводимые теперь въ японской арміи. Какой либо крупной русской фирмѣ слѣдовало бы попробовать взять подрядъ на этотъ товаръ, продажа котораго навѣрное доставитъ выгоды. Простая кожа продается въ Нагасаки отъ 5 до 6 сент. за фунтъ; тамъ же цѣна бычачьему салу 10 сент. фунтъ, простому мылу отъ 5 до 8 сент. Изъ пушнаго товара вывозятся котики и лисицы, но этотъ отпускъ большаго значенія не имѣетъ, сама же Японія, вслѣдствіе теплаго климата (кромѣ мало населенной сѣверной части), въ мѣхахъ имѣетъ ничтожную потребность.

Привозъ веревокъ и стеариновыхъ свѣчей, которыя могли бы доставляться изъ Россіи, ничтоженъ. Впрочемъ, и всякихъ другихъ продуктовъ слѣдуетъ на первый разъ присылать сюда въ небольшомъ количествѣ, такъ какъ сбытъ иностранныхъ товаровъ въ Японіи вообще не великъ.

Необыкновенное богатство въ рыбѣ и обширное населеніе, живущее рыболовствомъ, давало бы, казалось, для Японіи возможность сдѣлать рыбу важнымъ отпускнымъ товаромъ. Бывшее министерство колоній пыталось приготовлять консервы въ жестяныхъ банкахъ изъ исикарской лососины, но лососина другихъ мѣстъ въ Хоккайдо оказалась лучшею какъ по вкусу, такъ и по цвѣту, поэтому она была предпочтена для консервовъ; лососина-же изъ Исикари вывозится, попрежнему, въ соленомъ видѣ. Равнымъ образомъ удалось сдѣлать консервы изъ оленьяго мяса и устрицъ, на которыя спросъ съ каждымъ годомъ увеличивается и составляетъ новый предметъ вывоза. Но въ общемъ потребность рыбы въ самой Японіи такъ велика (рыба употребляется здѣсь даже въ видѣ удобрительнаго матеріала),

что вмѣсто вывоза рыба стала въ Японіи предметомъ привоза. Соленая рыба привозится между прочимъ транзитомъ черезъ Хокодате въ разные японскіе порты изъ нашихъ русскихъ сѣверныхъ гаваней. Икра также привозится въ настоящее время въ Японію изъ Владивостока.

Разсуждая о сбытѣ русской рыбы въ Японіи, слѣдовало бы обратить вниманіе на то, что японцы, на основаніи послѣдняго трактата, имѣютъ право ловить и вывозить рыбу изъ Сахалина безпошлинно, наши же рыболовы обязаны платить пошлину въ 50 копѣекъ за каждый пудъ вывезенной рыбы. Такая пошлина производитъ то, что мы съ нашею рыбою не можемъ конкуррировать въ цѣнѣ съ рыбою, выловленною въ нашихъ-же водахъ японцами, которые имѣютъ возможность продавать ее гораздо дешевле. Всѣ компаніи, которыя учреждались русскими для эксплоатаціи рыбной ловли въ нашихъ водахъ Тихаго океана, не могли изъ-за этого продолжать свое существованіе и, потерпѣвъ большіе убытки, обанкручивались. Между тѣмъ вывозная торговля японцевъ изъ Сахалина цвѣтетъ и съ каждымъ годомъ увеличивается, какъ это усматривается изъ нижеслѣдующей вѣдомости о японской вывозной торговлѣ съ острова Сахалина за послѣдніе три года, причемъ за 1882 годъ свѣдѣнія имѣются только по 30 сентября:

Товары.	1880 годъ.		1881 годъ.		1882 годъ.	
	Фунтовъ.	Цѣна іенъ.	Фунтовъ.	Цѣна іенъ.	Фунтовъ.	Цѣна іенъ.
Лососины соленой	2.227,798	78,994	1.531,503	54,015	907,041	26,831
Трески соленой	819	1,414	365,790	17,021	1.153,351	26,264
Лососины сол. рѣзаной . .	528	8	—	—	—	—
Лососины сушеной . . .	19,540	450	—	—	—	—
Сельдей сушеныхъ . . .	131,414	4,212	400,865	12,067	400,865	12,067
Сельдей копченыхъ . . .	1,107	23	2,550	60	1,050	30
Трески сушеной	619	3	3,703	158	1,088	100
Китоваго мяса соленаго. .	4,067	197	1,653	75	—	—
Китовыхъ костей	234	60	—	—	—	—
Рыбьяго мяса соленаго . .	13,690	522	21,276	682	12,556	413
Рыбьяго жира	1,582	25	—	—	—	—
Икры сельдяной	600	24	1,250	24	2,930	114
Ирико	130	75	—	—	—	—
Морской капусты	—	—	39,330	700	2,492	85
		92,076		84,801		56,120

По свѣдѣніямъ правительственнаго статистическаго бюро Японія имѣетъ:

Лѣсныхъ дачъ 1 разряда . .	15,953
» » 2 » . .	6,187
» » 3 » . .	21,826
» » неустроенныхъ	12,793
Всего. . .	21,759

Островъ Іессо особенно изобилуетъ лѣсами. Но, не смотря на эти оффиціальныя данныя, на дровяныхъ складахъ въ Японіи дрова продаются не толще большаго пальца, а доски длиною въ 2 аршина. Саженъ однополѣнныхъ дровъ въ Нагасаки стоитъ 4 доллара.

Справочная цѣна прочимъ лѣснымъ продуктамъ тамъ же:

		Дол.	Сент.
Дубъ	куб. фут.	2	50
Тикъ	» »	2	—
Другія твердыя дер. . . .	» »	1	50
Сосновыя доски ½ дюйм.	» »	—	6
» » 1 »	» »	—	12
» » 2 »	» »	—	17
» » 3 »	» »	—	20
» » 4 »	» »	—	25

Поэтому Японія очень нуждается въ привозномъ лѣсѣ. Въ Іокогаму сосновыя бревна, доски и паркетъ идутъ изъ Орегона, Британской Колумбіи, и другихъ мѣстъ Соединенныхъ Штатовъ и Канады. П. Бомъ—агентъ по снабженію оптомъ и въ розницу орегонскаго лѣса. Поставка по заказамъ въ Токіо и Іокогамѣ. Выгода заказа въ Америкѣ состоитъ въ томъ, что немедленно высылаютъ лѣсъ тѣхъ именно размѣровъ, какіе заказаны, но, по словамъ г. Уольша, продажа американскаго лѣса въ Японіи даетъ пока убытки. Удачею считается, если продажа совершилась безъ барыша. Сбытъ пока не болѣе какъ на 3, 4 корабельныхъ груза.

О торговлѣ лѣсомъ въ Японіи контора Уольшъ и К°. сообщила намъ слѣдующія свѣдѣнія. Запросъ длиннаго и хорошаго лѣсу въ Японіи не великъ, такъ какъ японскія постройки очень малы и дешевы. Но вслѣдствіе правительственныхъ построекъ для школъ и т. п. необходимость въ хорошемъ лѣсѣ растетъ ежегодно. Поставка подобнаго лѣса изъ японскихъ лѣсовъ ограничена, какъ вслѣдствіе возрастающаго недостатка большихъ деревьевъ, такъ и вслѣдствіе затрудненія перевозки большихъ деревьевъ въ гористой мѣстности, лишенной хорошихъ дорогъ. Хотя на островѣ Матсмаѣ изобиліе хорошаго лѣса, но онъ не является въ продажѣ именно по невозможности доставки къ портамъ. Обыкновенная цѣна простаго японскаго лѣса для домовъ 25 долларовъ за 1,000 квадр. фут., въ футъ толщины. Хорошій лѣсъ и доски съ западнаго берега Америки были продаваемы въ Іокагамѣ въ небольшомъ количествѣ нѣсколько лѣтъ тому назадъ по 35 долл. за 1,000 квадр. фут. въ 1 футъ тол-

		На сумму долларовъ.	
Каменнаго угля . .	708,939	853,784	749,966
Морск. животныхъ .	387,095	299,646	432,438
Риса	290,746	529,596	169,626
Пшеницы	—	149,890	13,488

Важнѣйшіе предметы привоза въ Нагасаки были въ 1879 г.

	На сумму долларовъ.		На сумму долларовъ.
Сѣраго шертинга . .	304,601	Керосину	185,890
Полотна	44,597	Рису	31,710
Холста	34,912	Шмальты	23,419
Плису	26,901	Гороховыхъ лепешекъ	92,303
Ситцевъ красныхъ .	29,290	Гороху и бобовъ . .	53,113
Бумажной пряжи . .	35,968	Сахарн. песку коричн.	175,003
Шерстяныхъ издѣлій	27,413	» » бѣлаго	107,343
Смѣшанныхъ тканей	27,728	Леденца	33,601
Желѣзныхъ издѣлій .	65,960	Хлопка	46,926

Сахаръ, горохъ, гороховыя лепешки и рисъ привозятся изъ Китая, остальное изъ Европы и Америки. Но если торговля Нагасаки не велика по размѣрамъ, то портъ этотъ очень важенъ для судоходства, ибо Нагасаки лежитъ не только на пути изъ Китая въ Америку и Приморскую область, но и служитъ для развивающейся торговли Японіи съ Кореей. Ежегодно приходитъ въ Нагасаки около 250 судовъ въ 150,000 тоннъ, подъ иностранными флагами; по числу половина судовъ паровыхъ, по тоннажу—двѣ трети. Кромѣ того портъ посѣщается японскими пароходами и каботажными судами. Въ 1879 г. пришло подъ японскимъ флагомъ 132 парохода и 524 парусныхъ судна въ 296,736 тоннъ. Русскихъ судовъ до 1880 г. заходило по одному, только въ 1878 году пришло 6 русскихъ пароходовъ и 1 парусное судно въ 2,466 тоннъ. Съ 1880 года Нагасаки начали аккуратно посѣщать суда Добровольнаго флота. Такъ какъ затѣмъ было установлено срочное сообщеніе Нагасаки съ Владивостокомъ, то теперь торговля этихъ двухъ пунктовъ несомнѣнно развилась. Къ сожалѣнію у насъ имѣются свѣдѣнія только за 1878 годъ—послѣдній, за который было прислано консульское донесеніе.

Въ 1878 году въ Нагасаки пришло изъ Владивостока 4 парусныхъ и 4 паровыхъ судна, всего въ 2,719 тоннъ, ушло обратно 3 парусныхъ и 13 паровыхъ судовъ, всего въ 10,042 тоннъ; въ числѣ ушедшихъ было 1 русское паровое судно въ 352 тонны. Затѣмъ въ числѣ ушедшихъ было судовъ: англійскихъ 8, американскихъ 6 и 1 датское, а въ числѣ пришедшихъ 5 амери-

канскихъ, 2 датскихъ и 1 англійское. Не смотря на это относительно значительное судоходное движеніе, торговля Нагасаки съ Владивостокомъ 1878 году представляла слѣдующія ничтожныя цифры:

	На сумму іенъ.
Вывезено товаровъ	52,857
» » транзитомъ . .	25,258
Привезено »	1,045

Вывозъ во Владивостокъ изъ Нагасаки состоялъ изъ слѣдующихъ товаровъ:

	Количество. катти.	На сумму іенъ.
Муки	843,198	25,592
Рису	662,340	18,647
Соли	1.247,730	5,306
Провизіи	—	1,615
Фарфора	—	469
Лаковыхъ вещей . . .	—	153
Скота	—	129

Прочихъ мелкихъ товаровъ вывезено каждаго менѣе чѣмъ на 100 іенъ. Транзитомъ провезены:

	На сумму іенъ.		На сумму іенъ.
Бѣлье	11,472	Керосинъ . .	1,218
Дриллингъ .	1,940	Шертингъ .	772

Привозъ изъ Владивостока въ Нагасаки состоялъ изъ слѣдующихъ товаровъ:

	На сумму іенъ.		На сумму іенъ.
Грибы . . .	35	Соленая рыба	84
Инструменты	163	Ружья	5
Лошади . . .	25	Омары	5
Папиросы . .	50	Соль	10
Провизія . .	494	Табакъ . . .	12
Рога	12		

Вывозъ изъ Нагасаки во Владивостокъ увеличивается, но нельзя сказать того же о привозѣ. Въ заключеніе вотъ собранныя нами цѣны важнѣйшихъ товаровъ въ Нагасаки.

Отпускныхъ товаровъ:

		1878 г.		1879 г.	
		д. с.	д. с.	д. с.	д. с.
Кам.	уголь такосима крупн. за тон.	отъ 6 50	до 7 —	отъ 6 50	до — —
»	» мелк. » »	» 4 —	» 5 —	» 4 —	» — —
»	карацъ . . . . » »	» 3 60	» 4 —	» 3 50	» 3 82
»	міике . . . . . » »	» 2 —	» 4 —	» 3 60	» 3 80
»	имабуко . . . . » »	» 2 83	» 2 94	» 2 65	» 2 96

		1878 г.				1879 г.			
		д.	с.		д.	с.	д.	с.		д.	с.
Чай обыкновенный	за пик.	отъ	4	— до	5	50 отъ	4	— до	5	50
« средній	»	»	7	— »	9	— »	7	— »	9	—
» лучшій	»	»	11	— »	13	— »	11	— »	13	—
» самый лучшій	»	»	14	— »	—	— »	14	— »	—	—
Табакъ гиго	»	»	4	75 »	7	50 »	4	— »	7	—
» сатцума	»	»	5	— »	7	— »	—	— »	—	—
Воскъ растит.	»	»	11	50 »	12	— »	12	15 »	16	15
Древ. уголь	»	»	—	55 »	—	— »	—	50 »	—	55
Рисъ	»	»	2	— »	2	40 »	2	10 »	3	50
Пшеница.	»	»	1	65 »	1	85 »	1	85 »	2	20
Камфара	»	»	15	25 »	16	50 »	15	80 »	17	40
Сѣра	»	»	2	75 »	2	90 »	2	20 »	2	60
Мѣдь	»	»	19	— »	21	— »	19	— »	22	—
Грибы	»	»	36	— »	40	— »	20	— »	40	50
Рыбій клей	»	»	23	— »	26	— »	22	40 »	26	—
Каракатица	»	»	12	— »	20	— »	11	20 »	19	50
Шримсы	»	»	20	— »	—	— »	20	— »	—	—
Морская капуста длинная .	»	»	2	30 »	3	— »	2	30 »	—	—
» » рѣзанная.	»	»	3	20 »	—	— »	3	20 »	—	—
Привозныхъ товаровъ:										
Сѣрый шертингъ 7 ф. . .	штука	»	1	80 »	1	88 »	1	50 »	1	79
» » 8¼ » . .	»	»	1	95 »	2	4 »	1	75 »	1	96
Красн. кембрикъ 3½ » . .	»	»	1	6 «	1	80 »	1	70 »	1	91
» ситецъ	»	»	1	60 »	1	75 »	1	75 »	3	80
Камлотъ красный	»	»	15	— »	15	50 »	15	50 »	17	21
» черный	»	»	14	— »	14	50 »	14	50 »	15	40
Плисъ черный	»	»	6	45 »	7	50 »	6	75 »	7	16
Люстринъ . . . . . 40 ярд.	»	»	5	— »	5	60 »	5	60 »	5	92
» . . . . . 20 »	»	»	4	30 »	4	80 »	4	45 »	4	78
Ластикъ . . . . . 30 »	»	»	10	— »	11	— »	11	50 »	12	15
Лонгъ-эльсъ	»	»	7	40 »	8	25 »	8	25 »	8	61
Фланелев. одѣяла	фунтъ	»	—	30 »	—	38 »	—	38 »	—	—
Бумажная пряжа № 16—18 .	пикуль	»	24	50 »	30	— »	26	— »	31	25
Хлопокъ	»	»	15	65 »	19	— »	15	— »	17	25
Сахаръ бѣлый choba	»	»	8	35 »	10	20 »	7	— »	7	40
» » № 1	»	»	5	10 »	6	22 »	6	22 »	—	—
» коричн. формоза . .	»	»	4	40 »	5	20 »	3	75 »	4	50
» рафинадъ.	»	»	12	20 »	13	40 »	11	96 »	12	25
Горохъ	»	»	1	50 »	2	10 »	1	60 »	1	80
Сода	»	»	6	50 »	8	10 »	7	35 »	9	50
Кругл. желѣзо	»	»	2	75 »	3	10 »	3	10 »	3	33
Обручн. желѣзо	»	»	2	75 »	3	— »	2	75 »	3	15
Проволочн. канатъ	«	»	2	25 »	—	— »	1	20 »	2	39
Керосинъ	ящикъ	»	2	8 »	2	32 »	2	77 »	3	80

Въ 1881 г. пароходы нашего Добровольнаго флота платили за керосинъ 5 — 7½ дол., деревянное масло 2 дол. галонъ, спиртъ 50 центовъ бутылка, доску 1 дол. 25 сент. Вода для кораблей продается въ Нагасаки отъ 50 до 60 центовъ за тонну. Рабочій стоитъ въ день: мужчина—30, женщина—25 сентовъ.

Портовые расходы въ Нагасаки съ парохода долларовъ: входъ 15, отходъ 7, служащимъ таможни 25, имъ же вознагражденія 20, санитарное свидѣтельство 1½, всего 68½ долларовъ.

Климатъ Нагасаки дождливый и очень жаркій лѣтомъ. Зима здѣсь лучшее время года. Напротивъ Нагасаки въ японской деревнѣ Іенаса наше морское министерство имѣетъ участокъ земли, гдѣ устроило склады, баню для нижнихъ чиновъ, зданіе для госпиталя и проч.

Послѣ Нагасаки важнѣйшій для нашихъ интересовъ портъ въ Японіи — Хокодате на островѣ Іессо. Послѣдній извѣстенъ теперь только подъ оффиціальнымъ именемъ Хоккайдо, а главный городъ Матсумай переименованъ въ Фукуяму. Островъ управлялся одно время министерствомъ колоній, но теперь, послѣ безумныхъ затратъ этого министерства на колонизацію острова, онъ вошелъ въ общій составъ администраціи и раздѣленъ на три губерніи (кенъ). Внутри Іессо представляетъ почти сплошной лѣсъ, населеніе крайне рѣдко и не превосходитъ 100,000, включая и 20,000 аборигеновъ острова—айновъ, разсѣянныхъ повсюду.

Два раза въ годъ берега острова оживляются наплывомъ рабочихъ—башо—съ Нипона. Съ февраля по іюнь идетъ ловъ сельдей; онъ занимаетъ на западномъ берегу тысячу рукъ; съ іюня по ноябрь на восточномъ берегу—ловъ морской капусты. Это главныя отрасли мѣстной производительности; въ послѣднее время къ нимъ присоединились добыча сѣры, которыми изобилуетъ островъ, происхожденія волканическаго, приготовленіе консервовъ изъ рыбы и дичи и выдѣлка пива; мѣха медвѣжьи, лисьи и бобровые и оленьи шкуры также служатъ предметомъ торговли. Бобровыя шкуры—монополія правительства; они дороги и на мѣстѣ ихъ нельзя купить дешевле 80 долларовъ за штуку. Кромѣ сѣры, островъ богатъ и другими минеральными веществами, въ особенности замѣчательны мѣсторожденія отличнаго каменнаго угля въ Иванаи, разрабатываемыя казною. Копи эти могли бы давать большія выгоды, если бы ихъ связали желѣзною дорогою и работали болѣе правильно, къ сожалѣнію министерство колоній проводило по острову дороги безъ всякаго соображенія съ дѣйствительною потребностью. Главное богатство острова въ рыбѣ. Море вокругъ него чрезвычайно богато ею, особенно трескою и китою. Лѣтомъ рѣки острова кишатъ форелями.

Берега Хоккайды весьма негостепріимны, зимою отъ бурь, лѣтомъ отъ тумановъ, при этомъ кромѣ Хокодате на всемъ островѣ нѣтъ ни одной спокойной гавани. Хокодате, главный городъ одной изъ губерній, расположенъ въ видѣ подковы у подножія обрывистыхъ горъ и окружаетъ почти отовсюду закрытую, превосходную гавань. Въ пожаръ 6 декабря 1879 г. сгорѣло $^4/_5$ Хокодате, огонь уничтожилъ 3,000 домовъ и 560 кладовыхъ, и 20,000 жителей осталось безъ крова. Теперь населеніе не превышаетъ 11,000, по большей части разныхъ проходимцевъ, пришедшихъ сюда попытать счастія. Европейскихъ резидентовъ очень мало и торговля преимущественно въ рукахъ японцевъ. Въ 1881 г. иностранцевъ было 74, въ томъ числѣ 26 китайцевъ; иностранныхъ домовъ было четыре: 3 англійскихъ и 1 нѣмецкій. Торговля Хокодате процвѣтала въ первые три года по открытіи японскихъ портовъ для иностранцевъ, но затѣмъ упала, въ особенности съ открытіемъ Іокогамы, Кобе и Ньегаты. Иностранныя фирмы, торговавшія здѣсь, или закрылись, или переѣхали въ Іокогаму, и торговля Хокодате перешла въ руки японцевъ.

Въ Хокодате иностранныхъ судовъ пришло въ 1880 г. 36 въ 14,300 тоннъ, въ 1881 г. 29 въ 12,087 тоннъ, премущественно подъ англійскимъ флагомъ. Гораздо дѣятельнѣе каботажное судоходство. Въ 1881 г. 598 судовъ въ 283,166 тоннъ зашли въ портъ. Число иностранныхъ судовъ, посѣщающихъ портъ, вообще уменьшается и перевозки монополизируются обществомъ «Митцу-бичи», увозящимъ грузы въ южные порты. 149 пароходовъ компаніи «Митцу-бичи», имѣвшіе въ сложности 147,758 тоннъ, пришли изъ Іокогамы. Компанія эта въ сентябрѣ 1880 г. начала дѣлать рейсы однимъ пароходомъ изъ Хокодате прямо въ Шанхай, но попытка эта вскорѣ прекратилась.

Недавно еще Хокодате былъ отрѣзанъ отъ всего свѣта и почтовыя сообщенія были случайны. Теперь, благодаря означенному срочному пароходству, если и не всегда аккуратному, сообщенія очень облегчены. Хотя торговля не развивается, но пароходы имѣютъ много грузовъ; такое кажущееся противорѣчіе объясняется тѣмъ, что перевозка на джонкахъ быстро сокращается. На это повліяло не только соперничество пароходства, но и воспрещеніе строить суда старой конструкціи. Новыя шкуны немногимъ, впрочемъ, прочнѣе старыхъ джонокъ и страховыя общества страхуютъ только пароходные грузы. Хокодате сна-

бжаетъ льдомъ Іокогаму. Торговля этимъ продуктомъ могла бы перейти современемъ въ нашу Приморскую область, а торговля льдомъ можетъ получить огромное распространеніе въ Китаѣ и Остъ-Индіи.

Изъ донесеній нашего вице-консула можно извлечь слѣдующія свѣдѣнія о стоимости всѣхъ вывезенныхъ изъ Хокодате заграницу товаровъ съ 1877 по 1881 годъ:

	1877 г.	1878 г.	1879 г.	1880 г.	1881 г.
	д о л л а р о в ъ.				
Аваби	20,720	19,816	14,540	2,233	1,996
Каракатица	30,600	47,088	57,227	54,583	24,491
Сушеная рыба	—	3,036	1,337	7,590	3,972
Ирико	69,345	84,530	58,328	106,659	141,097
Морская кап. длинная .	313,204	352,371	526,247	523,006	605,633
» » рѣзан. .	17,786	26,196	24,300	38,789	39,466
Сѣра	—	15,350	5,331	—	14,729
Оленьи рога	—	20,339	—	9,169	730
Пуш. тов., кожи . . .	—	2,392	—	1,196	4,621
Акульи перья	—	—	—	1,815	3,394
Рисъ	—	110,035	—	—	—
Лѣсъ	—	1,152	—	655	1,617
Разн. товары	—	6,635	9,205	3,566	1,932
	441,655	688,940	692,515	749,261	843,678

Съ Россіею пока торговыхъ сношеній Хокодате не имѣетъ, не смотря на то, что онъ самый ближайшій портъ къ нашимъ окраинамъ—300 миль отъ Владивостока, а до Сахалина рукой подать. Изъ купеческихъ нашихъ судовъ заходятъ только двѣ или три шкуны въ годъ, по пути изъ Іокогамы на сѣверъ, чтобы запастись свѣжею провизіею на время пребыванія ихъ у Курильскихъ острововъ, гдѣ они охотятся за бобрами, котиками и другими звѣрями. Военныя наши суда заходятъ только по пути изъ Іокогамы въ Владивостокъ и обратно за углемъ и также за провизіею, что впрочемъ случается рѣдко, такъ какъ моряки наши предпочитаютъ идти Средиземнымъ японскимъ моремъ, заходя въ Нагасаки, гдѣ у насъ больше интересовъ, чѣмъ въ Хокодате.

Между тѣмъ близость разстоянія Хокодате отъ нашей Приморской области должна была-бы имѣть послѣдствіемъ непремѣнное развитіе торговли между ними. Если торговли не существуетъ, то причиною тому единственно отсутствіе всякихъ правильныхъ сообщеній. Компанія «Митцу-бичи», хотя посылаетъ ежемѣсячно пароходъ во Владивостокъ, но онъ отправляется изъ Кобе, заходя въ Нагасаки.

Начала какой нибудь торговли Хокодате съ Владивостокомъ можно ожидать въ томъ только случаѣ, если-бы одно изъ правительствъ взяло на себя инициативу открытія правильнаго пароходнаго сообщенія, предложивъ субсидію одной изъ существующихъ компаній пароходства, японской или русской г. Шевелева. Послѣдствіемъ было-бы открытіе пассажирскаго движенія и возможность посылать грузы изъ одного порта въ другой, тогда, по всей вѣроятности, торговая предпріимчивость нашихъ или японскихъ купцовъ высказалась бы началомъ торговыхъ операцій, которыя принесли-бы несомнѣнную пользу какъ той, такъ и другой странѣ. Врядъ-ли можно ожидать отъ частной предпріимчивости подобнаго сообщенія. Выгода отъ пассажирскаго движенія и фрахта была-бы въ первое время слишкомъ ничтожна, чтобы частныя лица или компаніи рисковали своими капиталами, на которые они могли-бы получить проценты только по истеченіи нѣсколькихъ лѣтъ.

Неудобства осакскаго порта послужили поводомъ къ усиленію значенія сосѣднихъ съ нимъ городовъ, Сакаи и Хіого, которыя, впрочемъ, всегда были гаванями Осаки. Хіого извѣстенъ своею каменною плотиною, которая стоила огромныхъ суммъ и погибели большаго числа рабочихъ, но за то сдѣлала гавань города безопасною и удобною. Городъ одинъ изъ важнѣйшихъ въ Японіи. Рейдъ его, раздѣленный на двѣ бухты, сѣверную и южную, всегда вмѣщаетъ большое число судовъ и открытъ для европейскихъ кораблей наравнѣ съ Осакою. Европейскій кварталъ устроенъ въ сѣверо-восточной части города, на мѣстѣ бывшей деревни Кобе, которой названіе онъ удержалъ. Не смотря на то, что основаніе Кобе относится всего къ 1868 году, онъ представляетъ лучшую изъ европейскихъ колоній въ Японіи, быстро богатѣющую и развивающуюся. Въ Хіого—собственно японцы устроили пароходный заводъ и продолжаютъ поддерживать большія винокурни, на которыхъ приготовляется туземная водка, саки. Населеніе Хіого достигаетъ 204,000, въ Кобе же въ 1880 г. считалось 889 иностранцевъ, въ томъ числѣ китайцевъ 516, англичанъ 216, нѣмцевъ 50 и американцевъ 49. Торговыхъ домовъ иностранныхъ было въ 1879 г. 98, въ этомъ числѣ китайскихъ 43, англійскихъ 28, нѣмецкихъ 10, американскихъ 9, голландскихъ 4, австро-венгерскихъ 2, швейцарскихъ и гавайскихъ по 1. Еженедѣльно выходитъ здѣсь маленькая газета «Hiogo News».

Осака центръ весьма обширной торговли. Хотя, говорятъ, желѣзная дорога уменьшаетъ замѣтно его обороты, но Осака все-таки остается огромнымъ, весьма оживленнымъ городомъ; здѣсь-то изъ мѣди, выплавляемой на окрестныхъ заводахъ, приготовляютъ знаменитыя японскія бронзовыя издѣлія. Шелковое и винокуренное производства также очень развиты въ городѣ. Японское правительство прибавило къ этому громадный монетный дворъ, стоившій около трехъ милліоновъ на наши деньги. Не хватаетъ только одного—драгоцѣнныхъ металловъ для дѣла монеты. Монетный дворъ построенъ, а вслѣдствіе невыгоднаго торговаго баланса металлы изъ Японіи вывезены, а обратно ихъ мало привозятъ. Заведеніе пробавляется мѣдною монетою и кое-какими заказами китайскаго правительства.

По свѣдѣніямъ, сообщеннымъ намъ директоромъ, монетный дворъ можетъ приготовлять монеты ежедневно:

Золотой.	На сумму.	Серебряной.	На сумму.	Мѣдной.	На сумму.
20 іенъ . .	1.000,000	1 іенъ . .	100,000	2 сенъ . .	3,500
10 » . .	700,000	20 сенъ . .	40,000	1 » . .	2,500
5 » . .	500,000	10 » . .	25,000	5 ринъ . .	8,300
2 » . .	250,000	5 » . .	10,000		

Близость Осаки и Кіото, съ которыми Кобе соединенъ желѣзною дорогою, и богатство окружающей мѣстности вдоль судоходной рѣки Іодогавы, гдѣ сосредоточены важнѣйшія чайныя плантаціи, служатъ причиною развитія торговли Кобе. Изъ свѣдѣній за 1879 годъ видно, что въ привозныхъ товарахъ главную роль играли хлопчато-бумажные, на сумму 1.992,000 долл., шерстяные—на 2,313,000 и металлы—398,000. Въ томъ же году вывозъ изъ Кобе состоялъ главнымъ образомъ изъ слѣдующихъ предметовъ:

		Количество.	На сумму. Дол.
Чай	фунт.	14.029,443	3.592,100
Мѣдь	пик.	26,666	497,700
Фарфоръ и рѣдкости .	»	19,365	348,500
Камфара		—	424,000
Раст. воскъ	»	15,571	277,300
Рисъ	»	45,512	142,800
Табакъ	»	3,430	39,700
Шелкъ		—	13,000

На эти товары въ 1880 г. существовали въ Кобе цѣны за пикуль:

		Дол.	Сен.		Дол.	Сен.
Чай good m.	отъ	25	—	до	26	—
Рисъ	»	2	75	»	3	10
Камфара . .	»	20	50	»	23	20
Мѣдь	»	18	70	»	21	80
Раст. воскъ .	»	13	60	»	17	35
Табакъ . . .	»	4	30	»	5	—

Изъ привозныхъ керосинъ продавался отъ 1 дол. 65 сент. до 1 дол. 95 сент. за ящикъ.

Кобе, какъ мы уже говорили, имѣетъ значеніе для русскихъ владѣній въ Тихомъ океанѣ лишь потому, что отсюда ежегодно выходитъ пароходъ К° Филипеуса, содержащій сообщеніе съ охотскими и камчатскими портами. Кромѣ этого парохода изъ Кобе ушло въ 1879 году 141 судно подъ иностраннымъ флагомъ въ 111,369 тоннъ, въ томъ числѣ англійскихъ 85, американскихъ 27, нѣмецкихъ 23. Японскихъ пароходовъ пришло и ушло 108, въ 140,640 тоннъ.

Іокогама, важнѣйшій изъ открытыхъ для иностранцевъ портовъ, русскими судами посѣщается совершенно случайно, и то болѣе военными. Не далѣе 1859 года это была жалкая рыбачья деревушка, разбросанная по болотистой лужайкѣ. Японское правительство, обязанное открыть для иностранцевъ канагавскую гавань, приказало, еще прежде прибытія ихъ, поставить въ Іокогамѣ нѣсколько бараковъ и магазиновъ, чтобы съ одной стороны дать пріютъ европейцамъ на первое время, а съ другой удалить ихъ отъ Канагавы. Консулы, европейскіе и американскій, сначала было противились такому не буквальному исполненію договоровъ японскимъ правительствомъ, но скоро согласились на водвореніе иностранной колоніи въ Іокогамѣ по просьбѣ самихъ же пришельцевъ, которые считали себя безопаснѣе вдали отъ людnаго городка Канагавы. Въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ почва въ Іокогамѣ была осушена, у подошвы холмовъ проведенъ широкій каналъ, среди образовавшагося такимъ образомъ острова вырыты еще другіе, меньшихъ размѣровъ, каналы, и часть низменности, непосредственно примыкающая къ морю, сплошь застроилась зданіями торговцевъ японскихъ и европейскихъ. Теперь Іокогама городъ съ 66,499 жителей (въ 1879 г.), между которыми иностранцевъ въ 1880 г. было 3,871, въ томъ числѣ 2,500 китайцевъ, 567 англичанъ, 250 американцевъ, 200 нѣмцевъ, 102 француза, 51 голландцевъ, 45 португальцевъ и 42 русскихъ. Иностранцы занимаютъ юго-

восточную часть Іокогамы, гдѣ дома ихъ раскинуты вдоль шоссированыхъ улицъ до таможни, составляющей центръ всего городка. Около нея отъ набережной идутъ въ море молы. Гавань, впрочемъ, въ Іокогамѣ ужасно мала и суда стоятъ на рейдѣ, что дѣлаетъ нагрузку и выгрузку затруднительною, а иногда и опасною, ибо къ набережной также нельзя приставать по мелководью.

Въ городѣ имѣется торговая палата, 5 гостинницъ, театръ, 2 клуба, изъ которыхъ одинъ замѣняетъ биржу, и издается 5 европейскихъ газетъ: ежедневныя «Japon Gazette», «Japon Herold», «Echo du Japon», «Le Courrier du Japon» и еженедѣльная «Japon Mail».

Всѣ эти газеты крѣпко защищаютъ европейскіе интересы, особенно торговые, и третируютъ японцевъ съ снисходительнымъ презрѣніемъ. Существуютъ они доходами отъ типографій, печатая визитныя карточки и ярлыки для бутылокъ, а также посторонними, темными доходами.

Въ 1879 году въ Іокогаму пришло 293 иностранныхъ торговыхъ судовъ, въ 363,834 тоннъ, 57 иностранныхъ военныхъ судовъ, а судовъ подъ японскимъ флагомъ изъ иностранныхъ портовъ 53 въ 84,817 тоннъ, изъ японскихъ 885 въ 492,912 тоннъ. Почтовыхъ пароходовъ пришло англійскихъ 26, американскихъ 19, французскихъ 30. Русскихъ судовъ пришло 1 въ 280 тоннъ, ушло 3 въ 422 тоннъ. Это очевидно промысловыя шкуны, въ родѣ судна «Pionner» въ 75 тоннъ, которое домъ «Уольшъ и Голь» имѣетъ подъ русскимъ флагомъ; оно ходитъ изъ Хокодатѣ на Сахалинъ. Значительность торговли видна изъ того, что на іокогамской японской фондовой биржѣ только во второе полугодіе 1879 г. было заключено сдѣлокъ на 202.424,500 долларовъ. Внутренняя торговля Іокогама въ 1882 г. исчислялась по привозу въ 30.354,102 фунт. стерл., по вывозу 26.661,889 фунт. стерл.

Привозъ въ Іокогаму, по свѣдѣніямъ англійскаго консульства, состоялъ въ 1880 году изъ слѣдующихъ товаровъ:

	На сумму іенъ.
Бумажныя ткани	11.200,918
Шерстяныя »	2.307,784
Смѣшанныя »	1.326,517
Металловъ	1.191,327
Оружія и снарядовъ	187,399
Разныхъ	10.129,163
	26.343.108

Вывозъ равнялся 18.577,913 іенъ, важнѣйшую часть его составляли: шелкъ, на сумму 9.962,872 іенъ, и чай, на сумму 4.725,961 іенъ.

Шелка-сырца было вывезено изъ Іокогамы въ сезонъ съ 1 іюня 1880 года по 1 іюня 1881 года 21,812 кипъ, въ томъ числѣ въ

Англію	4,481	кипъ.
Францію	12,387	»
Соединенные Штаты .	5,376	»
Прочія страны	95	»

Чая въ сезонъ съ 1 мая 1880 года по 1 мая 1881 года было вывезено 24.410,118 фунтовъ, весь въ Америку, исключая 191,108 фунт., вывезенныхъ въ Англію. Послѣ шелка и чая важнѣйшіе предметы вывоза были, въ 1879 году: шелковичныя яички—813,949 картоновъ *), сушеная рыба—на 381,727 долл., мѣдь и мѣдная руда—18,058 пик., табакъ—5,864 пик., сѣра—8,375 пикул., морская капуста—31.164 пикул., рисъ—13,346 пикул., пшеница — 28,111 пикул. Японская соль продается въ Іокогамѣ по 11 дол. 50 сент. за тонну. Мы не вдаемся въ дальнѣйшія подробности о Іокогамѣ и другихъ японскихъ портахъ, такъ какъ, повторяемъ, русская торговля въ нихъ еще совершенно ничтожна. Спеціальное же описаніе японской торговли не входитъ въ нашу программу.

*) Картоны обложены гербовымъ сборомъ, потому регистрація ихъ очень точна.

ГЛАВА XX.

Японія.

(Окончаніе).

Монетная система.—Бумажныя деньги и мѣры противъ упадка ихъ курса.—Вексельные курсы.—Банки.—Судоходство.—Пароходное общество «Митцу-бичи» и его дѣятельность.—Прочія пароходныя общества и фрахты.—Доки.—Страхованіе.—Желѣзныя дороги, почта и телеграфъ.

Вмѣсто старинныхъ тяжелыхъ и неудобныхъ по своей овальной формѣ монетъ, Японія приняла теперь американскую монетную систему, взявъ за единицу долларъ (іенъ) вѣсомъ въ 120 гранъ 960 пробы. Для приготовленія монеты японцы употребляютъ часть собственнаго серебра, но это количество ничтожно, остальное правительство покупаетъ въ обмѣнъ за продаваемый податной рисъ. Какого либо значительнаго фонда драгоцѣнныхъ металловъ у правительства, какъ мы сказали, нѣтъ.

Монеты стараго чекана должны были быть обмѣнены на новую монету еще въ 1878 году, но въ концѣ этого года министръ финансовъ отсрочилъ окончательный обмѣнъ на неопредѣленное время. Съ 19 сентября 1879 года всѣ европейскіе банки согласились принимать японскіе серебряные доллары наравнѣ съ мексиканскими, что исключало отчасти обращеніе послѣднихъ, къ сожалѣнію эта мѣра была принята прежде чѣмъ серебряный іенъ вошелъ въ употребленіе въ Китаѣ и Гонконгѣ, почему курсъ въ Іокогамѣ былъ ниже гонконгскаго и серебро подешевѣло отъ 1 до 2%.

Мы уже говорили, что японская мелкая и крупная серебряная монета ушла по большей части въ Китай, совершенно такъ же, какъ при невыгодномъ торговомъ балансѣ, серебря-

ная монета изъ Италіи уходила долгое время во Францію. Изъ обращенія въ Японіи исчезла не только крупная монета, но и размѣнная монета и даже мѣдный билонъ; недостатокъ ихъ съ трудомъ замѣняютъ мелкіе билеты, цѣнностью менѣе 50 сенъ; таковыхъ было въ обращеніи къ маю 1880 г. на 27.684,006 іенъ.

Въ Китаѣ японская монета сплавляется въ ямбовое серебро, въ которое китайцы обращаютъ всякія монеты, даже любимыя ими, по высокой пробѣ, испанскіе піастры Carolus. Очевидно, что чеканить въ такомъ случаѣ японскую монету было излишне. Это была своего рода бочка Данаидъ. Правительство думало помочь горю, заключивъ вышеозначенную конвенцію съ иностранными банками, согласившимися принимать японскіе іены наравнѣ съ мексиканскими долларами, надѣясь такимъ образомъ на исключеніе послѣднихъ изъ обращенія, потому что по пробѣ и вѣсу японская монета точнѣе мексиканской.

Кромѣ собственныхъ долларовъ, въ Японіи имѣются въ обращеніи два сорта долларовъ, мексиканскіе и американскіе; японцы называютъ ихъ «дороджинъ» — земляныя деньги, намекая, вѣроятно, на массу фальшивыхъ монетъ. Вслѣдствіе трудности отличить послѣднія, банковые билеты предпочитаются, и въ Іокогамѣ ходятъ даже съ легкою преміей. Китайцы въ особенности искусно поддѣлываютъ монеты, они же за то лучше всѣхъ и различаютъ настоящую. Японская администрація, впрочемъ, предостерегаетъ своихъ подданныхъ отъ увлеченія билетами мѣстныхъ европейскихъ банковъ, хотя изъ публикуемыхъ послѣдними балансовъ оказывается, что онѣ вполнѣ благонадежны.

Какъ и вездѣ, теперь въ Японіи золото противъ серебра пользуется значительнымъ лажемъ. Цѣнность золота противъ серебра была въ Японіи уже въ 1880 г. выше на 8%, а съ тѣхъ поръ поднялась соотвѣтственно паденію цѣнъ серебра на европейскихъ и американскихъ рынкахъ.

Выпущенныя для замѣны исчезнувшей монеты, а также съ цѣлью пополнить дефицитъ, японскія бумажныя деньги, или такъ называемыя «кинсатцу» или «сатцу», очень красивы на видъ, съ гравированными портретами императрицъ, видами сраженій и проч. Формою они сходны съ американскими и выпускаются не только въ крупныхъ дѣленіяхъ, но и, взамѣнъ размѣнной монеты, до 10 сенъ включительно, т. е. до 15 копѣекъ.

Въ открытыхъ европейскихъ портахъ, представляющихъ какъ бы государство въ государствѣ, знать не хотятъ бумажекъ, и тамъ магазины, доктора, гостинницы, требуютъ серебра, въ остальной же Японіи «кинсатцы» обращаются свободно. Бумажныя деньги здѣсь, правда, не новость: къ нимъ прибѣгали и при шогунскомъ управленіи; выпускали ихъ и удѣльные князья. Народъ серебро не очень и любитъ, изъ опасенія фальшивой монеты. Послѣдней страшное, какъ мы говорили, изобиліе и только искусство счетчиковъ позволяетъ различать нерѣдко очень искусно приготовленные доллары. Частные европейскіе банки «Hong-Kong and Changhai Bank» и друг. съ своей стороны выпускаютъ билеты въ 5, 10 и 100 долларовъ, ходящіе наравнѣ съ звонкою монетою.

Какъ быстро ухудшилось положеніе финансовъ въ Японіи, видно изъ того, что въ 1868 г., въ первый годъ эпохи «мейджи» или реформаторской, государственный доходъ равнялся 33 милл. іенъ, расходъ $30^1/_2$ милл. іенъ, а къ 1883 г. доходъ и расходъ достигли 67 милл. іенъ, долгъ же внутренній 350 милліоновъ іенъ. Надобно имѣть въ виду, что возрастаніе дохода въ сущности фиктивное. До сихъ поръ поземельная подать, составляющая $^3/_4$ доходовъ, собирается натурою, рисомъ, слѣдовательно, стоитъ рису сдѣлаться дороже, чтобы государственный доходъ на бумагѣ увеличился, хотя на самомъ дѣлѣ онъ остается тѣмъ же, что и въ предъидущемъ году, и даже уменьшается.

До мая 1877 г. курсъ бумажныхъ денегъ былъ пари. Затѣмъ до сентября 1878 г. курсъ былъ ниже пари около $8^1/_2\%$, и то въ портахъ, но послѣ декрета, дозволившаго шизукамъ продавать капитализированныя пенсіи, курсъ сразу упалъ до $11^2/_3\%$ учета, а два мѣсяца спустя онъ уже терялъ 22%. Тогда-то спекуляція взялась за него и начала то повышать его, то понижать, потери колебались отъ 22 до 42%. Этому помогли банки и куча маклеровъ. Въ Іокогамѣ бывали дни, что номинальные обороты съ монетою доходили до 1.800,000 долл. въ день, въ такой же пропорціи спекуляція шла въ другихъ мѣстахъ. Въ надеждѣ остановить паденіе кредитныхъ билетовъ, японскіе купцы въ 1879 году согласились не покупать ничего иностраннаго въ теченіе 50 дней. Это патріотическое рѣшеніе не имѣло однако никакого вліянія.

Колебанію курса сатцу содѣйствовала продажа правительствомъ серебра. Такъ, въ апрѣлѣ 1881 г. правительство дало

банкамъ 1.600,000 сер. іенъ, отчего курсъ съ 158 и 160 уп
до 151, чтобы затѣмъ немедленно подняться до 154 — 1
По послѣднимъ извѣстіямъ, японское правительство не пре
лагаетъ болѣе извлекать кредитные билеты, но старается
пить размѣнный фондъ въ 30 милл. іенъ, но, очевидно, э
оно сдѣлать не въ состояніи безъ новаго займа.

Офиціальной котировки нѣтъ въ японскихъ портахъ и
ходится въ случаѣ переводовъ довѣрять маклерскимъ бюл
нямъ. Какого рода вексельныя и курсовыя операціи прои
дятся въ важнѣйшихъ открытыхъ портахъ, лучше всего в
изъ слѣдующихъ биржевыхъ ярлыковъ. Вотъ для образца
летень іокогамскихъ банкировъ 10 іюня 1880 года.

а) Векселя:
На Парижъ:
Банковые à vue за мекс. долл. 4 фр. 72 сан.
» 4-хъ мѣсячные » » » . 4 » 78 »
Частные » » » » » . 4 » 85 »
» 6-ти » » » » . 4 » 88 »
На Лондонъ:
Банковые à vue » » » 3 ш. 8⁷/₈ пен.
» 4-хъ мѣсячные » » » 3 » 9⁴/₂ »
Частные » » » » » 3 » 9⁷/₈ »
» 6-ти » » » » 3 » 10¹/₈ »
» континентальн. » » » 3 » 10¹/₈ »
На Гонконгъ:
Банковые à vue . . . преміи . . . ¹/₄⁰/₀
Частные черезъ 10 дней » . . . ³/₄⁰/₀
На Шанхай:
Банковые à vue за 100 долларовъ 72 ланъ.
Частные 10 дней » » » 73 »
Санъ-Франциско:
Банковые à vue » » » 91¹/₄
Нью-Іоркъ:
Банковые à vue » » » 91¹/₄
в) Золотые іены. 95
с) Ріосы или кинсатцу 137

Таковой же бюлletень нагасакскаго порта въ 1878 го

На Шанхай 73 за 100 ланъ
На Лондонъ:
черезъ 6 мѣсяц. по предъявл. 3 ш. 11¹/₈ п.
» 3 » » » 3 » 10¹/₂ »
à vue . . . . . 3 » 10 »
На Іокогаму отъ ¹/₂ до 1⁰/₀ преміи.
Курсы монетъ:
100 іенъ золотомъ 125 японск. бумажками.
100 мекс. долл. отъ 125 до 133 японск. бумажк.

Устройство банковъ началось въ Японіи въ 1872 году съ разрѣшенія въ Токіо перваго акціонернаго національнаго банка по американской системѣ. Желая дать исходъ своимъ бумажнымъ деньгамъ, японское провительство поощряло учрежденіе новыхъ банковъ, но затѣмъ въ 1876 году былъ изданъ законъ, по которому наименьшій капиталъ каждаго банка ограничивался 20,000 іенъ, причемъ 80% капитала должны быть обращены въ государственныя бумаги для обезпеченія выпускаемыхъ билетовъ, а 20% состоять изъ кредитныхъ билетовъ для безостановочнаго размѣна банковыхъ билетовъ.

Всѣхъ банковъ къ 31 января 1880 года было въ Японіи 153, въ томъ числѣ въ Токіо 16 съ капиталомъ въ 22,826,100 іенъ; изъ нихъ только 6 имѣли капиталъ свыше 350,000 іенъ. Вотъ сравнительныя положенія японскихъ банковъ къ концу декабря:

	1874 г.	1879 г.
число банковъ	4	153
	на сумму іенъ.	
билетовъ въ обращеніи . .	829,781	33.752,481
казенные вклады.	2.872,279	6,265,185
частные »	1.554,146	12.226,831
монета	2.382,961	11.625,628
ссуды и учеты	3.439,245	24.562,255
основной капиталъ	3.432,000	41.016,100

Дивиденды по американской системѣ раздаются въ Японіи два раза въ годъ, въ среднемъ онѣ составляютъ $11^1/_2$%, колеблясь въ Токіо отъ 14 до 16%, въ отдаленныхъ провинціяхъ около 8%. До учрежденія банковъ дисконтъ въ Японіи въ портахъ было не ниже $1^1/_2$ до 2% въ мѣсяцъ и 3—5% въ мѣсяцъ внутри страны.

Недавно японское правительство устроило родъ государственнаго банка подъ названіемъ «Нипонскаго банка». Это бывшій центральный банкъ, но онъ будетъ играть роль банкирскаго отдѣленія министерства финансовъ. Большаго вліянія это учрежденіе имѣть не можетъ.

Иностранные купцы, кромѣ китайскихъ, къ японскимъ банкамъ впрочемъ почти никогда не обращаются, для ихъ потребностей имѣются въ Іокогамѣ конторы банковъ: «Chartered Bank of India, Australia and China», «Mercantile Bank of India, London and China», «Oriental Bank corporation» и «Hongkong and Shanghai Banking corporation». Операціи послѣдней гораздо важнѣе прочихъ. Этотъ же банкъ, а равно «Mercantile

Bank» имѣютъ агентовъ и въ Нагасаки. Означеннымъ банкамъ наши столичные банки настолько неизвѣстны, что они не берутъ переводовъ русскихъ банковъ безъ ручательства русскаго консула. Этому неудобству могло бы пособить иностранное отдѣленіе нашей Особой канцеляріи по кредитной части. Послѣднее въ 1880 г. въ Іокогамѣ пользовалось услугами агента Беринга, которому переплачивались значительныя коммиссіи, но онъ поддерживалъ «Japan Mail»—газету явно враждебную Россіи.

Въ открытыхъ портахъ каждый судится по своимъ законамъ, при сношеніяхъ же съ туземцами надобно имѣть въ виду, что японскіе законы о долгахъ весьма неудовлетворительны, это высказалось въ особенности при процессѣ, который вела такосимская компанія. Проектъ новаго гражданскаго кодекса давно выработанъ французскимъ юристомъ Буассонадомъ, но примѣненіе его на практикѣ встрѣчаетъ препятствіе въ недостаткѣ образованныхъ юристовъ.

Для Японіи, какъ для архипелага, мореходство составляетъ жизненный вопросъ. Судоходство въ открытыхъ для иностранцевъ портахъ въ 1879 г. представляется въ слѣдующемъ видѣ. Пришло судовъ:

	Число.	Тоннъ.
Въ Іокогаму	337	434,047
» Кобе	251	291,216
» Нагасаки	380	366,673
» Хокодате	23	8,725
» Ньегату	1	841
Всего	992	1.101,502

Въ томъ числѣ подъ флагомъ:

	Число.	Тоннъ.		Число.	Тоннъ
Японскимъ . . .	286	464,346	Китайскимъ. . .	5	3,078
Англійскимъ. . .	408	351,144	Голландскимъ . .	5	1,468
Американскимъ. .	153	191,488	Русскимъ. . . .	6	1,169
Нѣмецкимъ . . .	89	37,034	Итальянскимъ . .	1	724
Французскимъ . .	29	44,286	Норвежскимъ . .	1	581
Датскимъ	9	6,184			

Не смотря на нѣкоторыя колебанія, Англія и по числу судовъ, и по количеству тоннъ, все болѣе и болѣе овладѣваетъ торговлей Японіи съ иностранцами. Слѣдующія цифры показываютъ это наглядно: въ 1868 году, изъ общаго числа 957 иностранныхъ судовъ, пришедшихъ въ Японію, англійскихъ было только 406; а въ 1881 году, изъ 780 пришедшихъ въ Японію иностаранныхъ кораблей, кораблей англійскихъ было 582; по

числу тоннъ въ 1868 году иностранная торговля въ Японіи выражалась 581,766 тоннъ, въ томъ числѣ англійская только 192,185; а въ 1881 году, изъ общаго числа 763,700 тоннъ иностранной торговли, англійская занимала уже 528,101 тоннъ. На сколько въ судоходствѣ въ Японіи преобладаетъ англійскій флагъ, видно изъ того, что при насъ въ 1880 г. въ самый разгаръ чайнаго сезона всѣ суда въ Кобе были подъ англійскимъ флагомъ.

Суда подъ иностранными флагами зафрахтовываются большею частью только для отправленія грузовъ къ европейскимъ, американскимъ и китайскимъ портамъ, суда японскія и особенно компанія «Мицу-бичи» монополизируютъ мѣстную и береговую торговлю. Японскій торговый и рыбачій флотъ въ 1879 году состоялъ изъ слѣдующаго числа судовъ:

		Тоннъ.
Пароходовъ	151	32,622
Парусныхъ судовъ	51	16,384
Джонокъ выше 50 коку вмѣст.	18,908	Коку.
» менѣе 50 »	33,048	325,657
Лодокъ короче 3 кенъ	399,399	
Судовъ не платящихъ налога.	155,263	—

Японскія джонки быстро замѣняются парусными судами отъ 80 до 100 тоннъ каждое. Въ Хокодате три верфи постоянно завалены работою. Это происходитъ оттого, что съ 1876 года на Іессо по постановленію министерства колоній каждое судно свыше 500 коку тоннажа должно быть выстроено по европейскимъ образцамъ. Въ первые же два года было выстроено такимъ образомъ 67 судовъ, изъ которыхъ 33 въ Хокодате.

Японія можетъ служить примѣромъ въ устройствѣ своихъ срочныхъ пароходныхъ сообщеній. Нѣтъ ни одного маленькаго порта Японіи куда бы не ходили товаропассажирскіе пароходы общества «Митцу-бичи», образованнаго на казенные капиталы, изъ судовъ, купленныхъ отъ американскаго общества «North Staar», «Митцу-бичи» для конкурренціи назначило цѣну за провозъ изъ Шанхая въ Іокогаму 20 долларовъ, тогда какъ американская компанія брала 50, американцы вынуждены были ликвидировать свое предпріятіе и продать имущество японцамъ.

Впрочемъ до сихъ поръ только экипажи у «Митцу-бичи» японскіе, офицеры же американскіе. Главный распорядитель общества г. Кребсъ. Общество имѣетъ адмиралтейство въ Іокогамѣ. Въ 1880 году флотъ общества состоялъ изъ:

	Тоннъ netto.
37 пароходовъ	16,639
17 парусныхъ судовъ.	10,339
	27,078

Паровою силою въ 5,690 пар. лош. Наибольшіе пароходы общества (числомъ 6) имѣютъ отъ 2,100 до 2,200 тоннъ брутто. По слухамъ, общество получаетъ ежегодную помильную плату въ 300,000 іенъ за свои срочныя линіи. Изъ заграничныхъ важнѣйшая для нея линія еженедѣльно изъ Шанхая въ Нагасаки. Пароходъ идетъ затѣмъ Средиземнымъ моремъ въ Кобе и далѣе въ Токіо. Линію изъ Іокогамы въ Гонъ-Конгъ via Кобе два раза въ мѣсяцъ компанія «Митцу-бичи» открыла въ концѣ 1879 года. 1 іюня н. с. 1880 г. «Митцу-бичи» открыло 10 разъ въ мѣсяцъ правильное сообщеніе въ Корею между Фузаномъ и Дженсантцу. Съ 15 августа 1881 г. она учредила срочную линію изъ Кобе въ Нагасаки, Фузанъ, Гензаншимъ (Лазаревъ) и Владивостокъ, а обратно изъ Владивостока въ Нагасаки. По линіи этой уже установилась перевозка почты. Пароходъ «Цуруга-мару» каждые 18 дней (кромѣ зимы) посѣщаетъ Владивостокъ. Пока еще трудно сказать, приноситъ ли обществу доходъ или убытокъ владивостокскій рейсъ. Пароходъ привозитъ кромѣ почты, пассажировъ и грузы, а именно: рисъ, чай и японскія деревянныя и фарфоровыя издѣлія. Издѣлія привозятся преимущественно для японскаго магазина. На островъ Іессо имѣется особая линія при помощи 2-хъ пароходовъ. Изъ Нагасаки «Митцу-бичи» беретъ въ:

	Фрахтъ тонна.		Въ каютѣ. Одинъ конецъ.	Туда и обратно.		На палубѣ.
	д.	с.	д.	д.	с.	д.
Шанхай	2	50	18	32	—	6
Шимонесаки . .	2	—	8	14	50	3
Кобе.	2	50	15	27	—	5
Іокогаму	4	—	30	54	—	10

Случается, что даже въ разгаръ чайнаго сезона пароходы «Митцу-бичи» ходятъ пустыми. Они имѣютъ впрочемъ довольно много пассажировъ изъ Кобе до Іокогамы. Не смотря на большіе расходы сравнительно съ доходами, мы, по личному опыту, проѣхавъ изъ Шанхая въ Нагасаки и далѣе по японскимъ портамъ на пароходахъ японскаго пароходнаго общества, можемъ только похвалить организацію этого учрежденія. Пароходы хо-

дятъ быстро, содержатся опрятно, прислуга изъ китайцевъ и японцевъ образцовая. Общество «Митцу-бичи» устроило также у себя отличные мореходные классы, откуда выпущено уже много штурмановъ; пока этимъ лицамъ компанія даетъ только мѣста третьихъ помощниковъ, но черезъ пять, шесть лѣтъ по всей вѣроятности не останется ни одного европейца въ японскомъ коммерческомъ флотѣ.

Въ нынѣшнемъ году образовалось въ Японіи новое пароходное общество «Кіодо-Уноніу-Куайача» съ капиталомъ въ 3 милл. іеннъ, изъ которыхъ 1.300,000 были даны японскимъ правительствомъ съ согласіемъ довольствоваться 2% дивиденда. Судя по размѣру заказываемыхъ судовъ, надобно полагать, что компанія эта не думаетъ ограничиться Японіей, но установитъ сообщеніе и съ Европой и съ Америкой. Компанія будетъ имѣть также и парусныя суда.

Путь черезъ Японію по Тихому океану на Санъ-Франциско есть въ настоящее время скорѣйшій для сообщенія Россіи съ Приморскою областью. Во Владивостокъ изъ Петербурга сухимъ путемъ трудно поспѣть менѣе чѣмъ въ два мѣсяца, особенно если лѣтомъ пользоваться сравнительно удобнымъ сообщеніемъ на рѣчныхъ пароходахъ обской и амурской системъ. Черезъ Суэзскій каналъ отъ Петербурга, отправляясь на Вѣну и Бриндизи и считая, что отъ Нагасаки пароходъ довезетъ во Владивостокъ (700 миль) въ трое сутокъ, надобно minimum 54—60 сутокъ. По пути же на Санъ-Франциско требуется, считая безпрерывнаго пути отъ С.-Петербурга до Ливерпуля четыре дня, отъ Ливерпуля до Нью-Іорка океаномъ девять дней, отъ Нью-Іорка до Санъ-Франциско по желѣзной дорогѣ семь дней, отъ Санъ-Франциско до Іокогамы отъ двадцати до двадцати четырехъ (обратно семнадцать, восемнадцать) дней, отъ Іокогамы до Нагасаки пять дней, отъ Нагасаки до Владивостока три дня,— весь переходъ совершается отъ 45 до 52 сутокъ, причемъ наиболѣе сокращается переѣздъ по морю, такъ непріятный для большинства; въ особенности избѣгается переѣздъ по морямъ тропическимъ, гдѣ съ мая по октябрь свирѣпствуютъ бури съ ураганами, смерчами, проливными дождями и удушливою жарою, доходящею въ Красномъ морѣ до чрезвычайно тягостныхъ размѣровъ.

Американскій путь, хотя и идетъ болѣе по желѣзнымъ дорогамъ, однако не обходится много дороже суэзскаго пути. На-

добно, впрочемъ, принять въ разсчетъ, что по желѣзной дорогѣ, отъ Санъ-Франциско до Нью-Іорка, кормиться приходится на свой счетъ, что прибавляетъ расходу долларовъ на 20—25, да за право пользоваться въ пути спальнымъ вагономъ надобно приплатить еще 21 долларъ.

Переходъ по Тихому океану совершается, какъ выше сказано, взадъ или впередъ, въ весьма различный промежутокъ времени. Были случаи, что изъ Японіи въ Америку почтовые пароходы доходили менѣе чѣмъ въ 15 сутокъ; обратно же рѣдко когда они доходятъ въ двадцать дней, а случается, что и очень запаздываютъ. Это зависитъ отъ свойства Тихаго океана. Идя на востокъ, суда могутъ пользоваться попутнымъ теченіемъ, которое, начинаясь у экватора и огибая Филиппинскіе острова и Японскій архипелагъ, достигаетъ береговъ Америки, нагрѣвая ихъ такъ, что у Ситхи и Ванкувера снѣгъ зимою долго не лежитъ. Для судовъ, идущихъ изъ Америки, это теченіе будетъ встрѣчнымъ и настолько же замедляетъ ихъ ходъ, насколько помогаетъ судамъ, идущимъ въ Америку. Югозападные вѣтры, господствующіе здѣсь почти постоянно, также содѣйствуютъ судамъ, двигающимся по направленію къ Америкѣ, а не обратно.

Надобно, однако, замѣтить, что путь въ Китай и Японію на Санъ-Франциско выгоденъ только для путешественниковъ; товары не выдерживаютъ въ этомъ направленіи конкурренціи съ суэзскимъ путемъ, что зависитъ отъ сравнительной дороговизны провоза по американскимъ желѣзнымъ дорогамъ, а также и того, что линія «Union Pacific Railroad», перерѣзывающая американскій континентъ въ пустынной его части, устроена въ одинъ путь. Даже такіе дорогіе товары, какъ чай, изъ Китая и Японіи въ Нью-Іоркъ идутъ теперь преимущественно черезъ Суэзскій каналъ, совершая по морю путь почти въ двѣ трети окружности земнаго шара. Мало того, и Калифорнія находитъ выгоднѣе посылать свои товары въ Европу изъ Санъ-Франциско не по желѣзной дорогѣ и далѣе по Атлантическому океану, а на пароходахъ черезъ Суэзскій каналъ. Особая англійская компанія «Oriental and Occidental Steamship Company» содержитъ теперь прямое срочное сообщеніе между Санъ-Франциско и Лондономъ черезъ Суэзскій каналъ. Пароходъ «Oceanic» этой компаніи считается первымъ ходокомъ въ Тихомъ океанѣ, и на него всегда стараются попасть пассажиры, отправляющіеся изъ Японіи въ Европу. Сообщеніе же между Санъ-Франциско, Япо-

ніей и Китаемъ наиболѣе прочно установило американское общество «Pacific Mail Steamship Company». Общество это имѣло въ 1878 г. 23 парохода въ 62,300 т. Съ Японіей и Китаемъ оно содержитъ сообщеніе при помощи 10 пароходовъ въ 39,000 тоннъ.

Учредилось общество «Pacific Mail» первоначально, при помощи ежегодной субсидіи въ 500,000 долл. отъ американскаго правительства. Могущественная эта компанія имѣетъ срочныя пароходныя линіи: отъ Нью-Іорка до Аспинваля, отъ Панамы до Санъ-Франциско вдоль мексиканскаго берега, отъ Санъ-Франциско въ Мельбурнъ въ Австраліи на Сандвичевы острова, изъ Санъ-Франциско въ Японію и Китай. Послѣдняя линія важнѣе всѣхъ. Прежде она шла въ Іокогаму и Шанхай, но теперь вмѣсто Шанхая пароходы идутъ въ Гонъ-Конгъ, заходя въ Іокогаму, Кобе и Нагасаки. Рейсы разъ въ мѣсяцъ. Такая перемѣна выгодна въ томъ отношеніи, что позволяетъ брать многихъ пассажировъ даже изъ Остъ-Индіи, предпочитающихъ ѣхать въ Европу черезъ Америку; затѣмъ она доставляла китайскихъ эмигрантовъ, преимущественно выселяющихся изъ южныхъ провинцій Небесной имперіи, гдѣ населеніе плотнѣе; наконецъ, относительно важнѣйшаго груза — чая, такъ какъ въ Америкѣ пьютъ преимущественно зеленые чаи, то ихъ необходимо брать въ Фучао, а изъ Фучао доставка удобнѣе въ Гонъ-Конгъ, нежели въ Шанхай.

О размѣрахъ движенія можно судить потому, что общество «Pacific Mail» за вторую половину 1879 года вывезло на своихъ пароходахъ товаровъ на 1.952,571 долларъ, въ томъ числѣ въ Китай на 590,714 долл. и въ Японію на 1.048,078 долл.; главный изъ перевозимыхъ товаровъ петролеумъ.

Не смотря на поддержку, дѣла компаніи идутъ не важно. Она въ долгу у калифорнійскихъ желѣзныхъ дорогъ и опасаются, что съ утвержденіемъ закона, ограничивающаго привозъ въ Калифорнію китайскихъ эмигрантовъ, компанія «Pacific» продастъ свои лучшіе пароходы, не имѣя возможности покрывать издержки плаванія, и сообщеніе перейдетъ въ руки англичанъ, захватившихъ уже американскія линіи въ Атлантическомъ океанѣ. Нѣкоторые пароходы общества, напр. «City of Tokio» и «City of Peking», въ свое время могли почесться идеаломъ пассажирскихъ пароходовъ, да и теперь только пароходы англійской трансатлантической компаніи «White Star» превосходятъ по размѣ-

рамъ и по роскоши лучшіе пароходы американской компаніи. Вышеупомянутые пароходы четырехмачтовые, въ 570 номинальныхъ паровыхъ силъ; грузовая вмѣстимость ихъ въ 5,500 тоннъ; средняя скорость 12 узловъ угля вмѣщаютъ они по 1,500 тоннъ.

Такое же сообщеніе и на столь же превосходныхъ пароходахъ содержитъ англійское общество «Occidental and Oriental Steamship Company». Обѣ компаніи берутъ съ пассажира 1 класса плату до:

	Дол.	Дол.
Санъ-Франциско	—	250
Ливерпуля.	415 до	425
Лондона	405 »	450
Гавра	430 »	450
Парижа	435 »	450
Бремена.	420 »	450
Гамбурга	420 »	435

Разница въ платѣ зависитъ отъ выбора пароходнаго общества по Атлантическому океану. Билеты взадъ и впередъ пользуются въ теченіе года сбавкою въ 25%. Точно также, кто возвращается черезъ полгода, тому дѣлается сбавка въ 20% на обратномъ билетѣ въ Санъ-Франциско, кто черезъ годъ—10%. Пассажиры имѣютъ право на даровой провозъ 250 фунтовъ багажа.

Съ Европою Японія имѣетъ срочное и почтовое сообщеніе при помощи англійскаго общества «Peninsular and Oriental» и французскаго «Messageries Maritimes». Каждое изъ нихъ отправляетъ пароходы два раза въ мѣсяцъ. Французскіе пароходы предпочитаются, ибо пассажировъ возятъ до Марсели безъ пересадки. Эти же пароходы служатъ, главнымъ образомъ, для перевозки шелка, котораго Франція важнѣйшая потребительница. За перевозку пассажировъ «Messageries Maritimes» беретъ отъ Іокогамы до:

	Марселя.	Портъ-Саида.	Адена.	Сингапура.	Гонъ-Конга.
	Долларовъ.				
1 классъ	440	412	263	190	80
2 »	330	310	197	177	65
3 »	199	181	119	107	45
Палуба съ кормомъ.	133	124	79	72	30
Туземцы	107	103	61	62	—

Пассажиры 1-го и 2-го класса имѣютъ право на 150 кило безплатнаго багажа, дѣти и 3-й классъ на 75 кило. Затѣмъ общество «Messageries Maritimes» беретъ изъ Іокогамы за перевозку:

Шелка:

Въ Лондонъ за 50 кило . .	9 дол.	30 с.
»Ліонъ » . .	9 »	60 »
» Марсель » . .	9 »	

Кокономъ, фризономъ и оческовъ:

Въ Лондонъ за тонну въ 40 к. ф.	22 дол.	
» Марсель »	22 »	

Страхованіе товаровъ на своихъ пароходахъ общество, съ декабря 1879 г., понизило съ 1,35 на 1%.

Въ 1880 году фрахты были изъ Кобе за чай съ фунта въ Нью-Іоркъ отъ 3½ до 5 сентовъ; послѣдніе въ началѣ сезона въ Санъ-Франциско 2 сента съ фунта. Изъ Кобе въ Нью-Іоркъ фрахтъ отъ 3 до 4 фунт. за тонну via Suez; изъ Кобе въ Мельбурнъ 35 шилл. за тонну. Изъ Нагасаки фрахтъ на каменный уголь за тонну: въ Гонъ-Конгъ 2 долл., въ Шанхай 2 долл. 25 сент. Всѣ эти фрахты пароходные.

Болѣе подробныя свѣдѣнія о фрахтахъ изъ Нагасаки мы собрали за 1878 и 1879 гг. Фрахты мѣняются по времени года, но главнымъ образомъ отъ конкурренціи. Самые дешевые были въ концѣ 1878 года. Размѣръ фрахта за тонну на пароходахъ колебался изъ Нагасаки до:

	Въ 1878 г.	Въ 1879 г.
Іокогамы. . . .	отъ 1 д. 50 с. до 2 д. 75 с.	отъ 1 д. 50 с. до 2 д. — с.
Шанхая	» 1 » 60 » » 2 » 15 »	» 1 » 70 » » 2 » — »
Гонъ-Конга. . .	» 1 » 50 » » 2 » — »	» 1 » 50 » » 1 » 85 »
Тянь-цзина. . .	» 4 » — » » 5 » 50 »	» 3 » 25 » » 4 » 30 »
Владивостока . .	» 5 » — » » — » — »	» — » — » » — » — »
Лондона	» 35 шилл. » 70 шилл.	» 55 шилл. » 60 шилл.

На парусныхъ судахъ фрахты устанавливаются обыкновенно по взаимному соглашенію за все судно. Товары, привезенные почтовыми пароходами и не принятые въ теченіе 8 дней, сдаются въ таможни. За дозволеніе работать ночью въ Нагасаки уплачивается въ пользу таможни по 1½ доллара за часъ, считая съ 6 часовъ вечера до 6 часовъ утра.

Для нагрузки и выгрузки товаровъ въ Іокогамѣ образовалось въ 1880 году особое общество «Iokohama Lighter Company», съ капиталомъ въ 30,000 долларовъ.

Морскія карты Японіи далеко еще не точны. По этой причинѣ и сѣлъ на камни пароходъ «Норденшильдъ», снаряженный въ 1879 году г. Сибиряковымъ для отысканія знаменитаго путешественника. Маяковъ въ Японіи также недостаточно, ихъ имѣется: 1-го класса—12, 2-го—4, 3-го—4, 4-го—7, 5-го—5

и четыре внѣ классовъ. Потому аваріи съ судами нерѣдки. Для исправленія ихъ японское правительство построило отличные сухіе доки въ Нагасаки (въ Тетагами) и Іокогамѣ (въ Іокоскѣ).

Докъ въ Нагасаки, въ особенности важный для русскихъ судовъ, плавающихъ въ Тихомъ океанѣ, начатъ постройкою въ 1874 году, оконченъ въ 1877 году, его строилъ французскій инженеръ. Длина дока по верху 460 футъ, на блокахъ 328 футъ, ширина 113, глубина 27 футъ. Постройка обошлась въ 3 милл. долларовъ. Докъ хорошо, даже роскошно сдѣланъ. Такъ какъ управленіе его казенное, то работы идутъ довольно медленно. Вода отливается центробѣжными насосами. Входъ въ докъ нѣсколько обмелѣлъ, онъ, впрочемъ, доступенъ еще для судовъ не длиннѣе 420 футъ и сидящихъ въ водѣ не болѣе 23 футъ. Въ 1880 г. для входа въ докъ суда глубокой осадки пользовались приливомъ, но въ 1881 году было обѣщано углубить входъ. Вотъ такса императорскаго дока въ Нагасаки:

	За первые три дня.	Затѣмъ въ день.
	Долларовъ.	
За судно менѣе 300 тоннъ gross tonnage:	350	35
отъ 301 до 400 »	375	40
» 401 » 500 »	400	45
» 501 » 601 »	425	50
» 601 » 700 »	450	55
» 701 » 800 »	475	60
» 801 » 900 »	500	65
» 901 » 1,000 »	525	70
» 1,001 » 1,200 »	550	75
	сен.	сен.
свыше 1,200 за кажд. тонну	45	5

Кромѣ казеннаго дока имѣется въ Нагасаки и казенный эллингъ. За исправленіе на эллингѣ судовъ такса дешевле, именно:

	За первые три дня.	Затѣмъ въ день.
	Долларовъ.	
Судно за тонну gross tonnage менѣе 100 тоннъ	160	16
отъ 101 до 150 тоннъ	180	18
» 151 » 200 »	200	20
» 201 » 250 »	220	22
» 251 » 300 »	240	24
» 301 » 350 »	260	26
» 351 » 400 »	280	28

					Долларовъ.
отъ	401	до	450	тоннъ . 300	30
»	451	»	500	» . . 320	32
»	501	»	550	» . . 340	34
»	551	»	600	» . . 360	36
»	601	»	650	» . . 380	38
»	651	»	700	» . . 400	40
»	701	»	750	» . . 420	42
»	751	»	800	» . . 440	44
»	801	»	850	» . . 460	46
»	851	»	900	» . . 480	48
»	901	»	950	» . . 500	50
»	951	»	1,000	» . . 520	52
»	1.001	»	1,050	» . . 540	54
»	1,051	»	1,100	» . . 560	56
»	1,101	»	1,150	» . . 580	58
»	1,151	»	1,120	» . . 600	60

Вотъ подробный счетъ дока въ Нагасаки, поданный пароходу «Москва», въ маѣ 1880 г. за введеніе въ докъ, осмотръ, очистку и окраску подводной части скоровысыхающей патентованной краской:

	Дол.	Сен.
За пользованіе докомъ за 2,480 тоннъ	1,288	—
202 маляра по 60 сент.	131	20
7 плотниковъ	4	00
105 чернорабочихъ по 30 сент. . . .	55	50
40 бабъ по 25 сентовъ	10	—
8 Jins бѣлой краски по 4 дол. 5 сент.	32	40
8 » варенаго масла по 8 д. 25 ц. .	66	24
1 » черной краски.	3	—
33 фунта скипидара по 23 сента . .	7	59
40 Jins сурику по 3 д. 50 с. . . .	140	20
Разные расходы.	13	50
Итого	1,741	99

Цѣны въ докѣ въ Іокоскѣ, около Іокогама, приблизительно тѣ же, что и въ Нагасаки, но рѣдко можно найдти тамъ свободное мѣсто, ибо докъ этотъ, построенный французскимъ инженеромъ Верни, занятъ преимущественно исправленіемъ судовъ японскаго военнаго флота, имѣющаго здѣсь же свое адмиралтейство.

Соотвѣтственно съ меньшею безопасностью плаванія и страховыя преміи по морскому страхованію въ Японіи довольно высоки. Премія эта составляетъ (съ 10% учета) для:

Шелка:

Въ Лондонъ, Марсель и Италію . . . 1½%
» Нью-Іоркъ черезъ Санъ-Франциско . 1%

Чая:

Въ Нью-Іоркъ тѣмъ же путемъ . . . 1½%

Для прочихъ тарифовъ пропорціонально. Преміи по страхованію отъ огня еще выше, ибо всѣ почти зданія въ Японіи деревянныя, а пожары чрезвычайно опустошительны. Бывали пожарные случаи, гдѣ сгорало до 10,000 домовъ! За застрахованіе недвижимыхъ имуществъ въ Японіи взимается:

Складовъ 1-го класса, въ складѣ рискъ до 50,000 долларовъ:

	Проц.
Въ годъ	1½
» 6 мѣсяцевъ	1
» 3 мѣсяца	¾
» 1 мѣсяцъ	⅜
» 10 дней	3/16
Домовъ:	
1-го класса въ годъ . .	2½
2-го » » . .	3
Дачъ:	
1-го класса въ годъ . .	1½
2-го » » . .	2

Страхованія въ открытыхъ для иностранцевъ портахъ, производятся въ иностранныхъ обществахъ. Въ одной Іокогамѣ имѣется 35 страховыхъ агентовъ, представляющихъ почти всѣ важнѣйшія страховыя общества Европы, Америки и Китая, но японское правительство хлопочетъ уже объ устройствѣ японскаго страховаго общества.

Первая желѣзная дорога открыта въ Японіи въ 1872 году, именно изъ Токіо въ Іокогаму 29 верстъ. Затѣмъ открыты были рельсовые пути изъ Кобе въ Осаку—32 версты, изъ Осаки въ Кіото—43 версты, изъ Кіото въ Отцу—16 верстъ и отъ Саппоро до каменно-угольныхъ копей Хоромой—53 версты. Кромѣ того, японское правительство выдало одному обществу концессію на постройку желѣзной дороги, которая должна прорѣзать большую часть Нипона. Она соединитъ Токіо съ Аво-Мори, находящимся въ разстояніи 472 англ. миль, и пройдетъ черезъ округа, извѣстные своимъ шелководствомъ и рисовымъ производствомъ.

Японскія желѣзныя дороги стоили огромныхъ затратъ, не смотря на легкость постройки ихъ, и суммы, издержанныя въ этомъ случаѣ правительствомъ, гораздо производительнѣе было бы затратить на улучшеніе грунтовыхъ дорогъ. За провозъ пассажировъ японскія желѣзныя дороги взимаютъ:

	іенъ.	Съ возвратомъ іенъ.
Отъ Кобе до Кіото (Отани):		
1-й классъ. . . .	2—75	4—15
2-й »	1—65	2—45
3-й »	83	—

	Съ возвратомъ іенъ.
Отъ Іокогамы до Токіо (Шимбаши):	
1-й классъ	1 — 50
2-й »	— — 90

Конно-желѣзныя пути также не чужды Японіи. Въ 1881 г. образовалось въ Токіо общество конно-желѣзныхъ дорогъ, которое навѣрное будетъ дѣлать отличныя дѣла.

Хотя почта пересылается въ Японіи на людяхъ, но сообщеніе довольно аккуратно и Японія примкнула ко всемірному почтовому союзу. Въ 1880 г. пріемъ простой корреспонденціи производился въ 4,377 мѣстахъ, денежной корреспонденціи—въ 333 конторахъ.

Почта организована по американски. Заграницу она везется въ Китай, Гонъ-Конгъ и Владивостокъ на японскихъ пароходахъ, въ Европу via Бриндази на англійскихъ, via Марсель на французскихъ, въ Америку на американскихъ. Рядомъ съ почтою японскою для сообщенія съ Европою имѣется почта англійская и французская. Тарифы ихъ одинаковы съ японскими.

Телеграфное сообщеніе внутри Японіи также очень удобно. Къ 1882 г. имѣлось 112 телеграфныхъ станцій и 6,323 километровъ телеграфныхъ линій. Торговцы и дипломаты жаловались только на дороговизну подводнаго телеграфа, принадлежащаго обществу «Great Northern Telegraph». Особенно въ Японіи были недовольны постановленіями международной телеграфной конференціи въ Лондонѣ 1873 года. Эти постановленія еще удорожили цѣнность телеграфныхъ сообщеній съ Россіей и безъ того чрезвычайно дорогихъ. Противъ необдуманныхъ и невыгодныхъ постановленій международной телеграфной конференціи протестовали единодушно не только въ Японіи, но и въ Китаѣ торговыя палаты Шанхая и Гонъ-Конга.

Кромѣ подводнаго телеграфа «Сѣвернаго общества», японское правительство на свой счетъ соединило подводными кабелями Цугару съ Хокодате, Сануки и Шибукову и др. мѣста. Дѣйствующія правила телеграфной корреспонденціи въ Японіи изданы 1 іюля 1879 г. По нимъ дозволяется посылать депеши латинскимъ алфавитомъ, а также шифрованныя.

ГЛАВА XXI.

Санъ-Франциско.

Прежнія сношенія русскихъ съ Калифорніей.—Экономическое положеніе Тихоокеанскихъ штатовъ. — Санъ-Франциско, его торговое значеніе. — Торговля Санъ-Франциско съ Восточною Сибирью.—Мѣховая торговля въ Санъ-Франциско и ея отношенія къ русскимъ владѣніямъ.

Къ числу портовъ Тихаго океана, гдѣ русская торговля современемъ должна занять прочное положеніе, несомнѣнно относится Санъ-Франциско, въ Калифорніи. На Калифорнію вниманіе обратилъ еще Петръ Великій. Въ одной изъ рукописей Императорской Публичной библіотеки «Екстрактъ журналовъ мореплаванія и описанія Каспійскаго моря», 1728 года, Ѳ. И. Соймоновъ разсказываетъ, что въ 1722 году, во время похода Петра Великаго въ Дербентъ, желая обратить вниманіе государя на давно занимавшую его мысль о плаваніи русскихъ въ Тихомъ океанѣ, онъ, въ бесѣдѣ о заслугахъ объ новыхъ открытіяхъ, сказалъ — «А какъ Вашему Величеству извѣстно, сибирскія восточныя мѣста и особенно Камчатка, отъ всѣхъ тѣхъ мѣстъ и японскихъ, Филиппинскихъ острововъ, до самой Америки по западному берегу островъ Калифорнія уповательно отъ Камчатки не въ дальнемъ разстояніи найтиться можетъ; и потому много-бъ способнѣе и безубыточнѣе россійскимъ мореплавателямъ до тѣхъ мѣстъ доходить возможно было, противъ того, сколько нынѣ европейцы почти цѣлые полкруга обходить принуждены.—Тѣ мои слова Его Величество прилежно все слушать изволилъ; но какъ скоро я рѣчь мою окончилъ, такъ скоро мнѣ изволилъ сказать: «Слушай, я то все знаю, да не нынѣ, дато далеко»... И теперь Санъ-Франциско единственный городъ

въ Соединенныхъ Штатахъ, гдѣ можно найти значительную русскую колонію, а одно время тамъ издавалась даже русская газета *). Русское общество въ Санъ-Франциско состоитъ преимущественно изъ выходцевъ изъ проданныхъ въ 1867 г. русскихъ американскихъ колоній; послѣднія, какъ извѣстно, распространялись почти вплоть до Санъ-Франциско и до сихъ поръ впадающая къ сѣверу отъ столицы Калифорніи рѣчка Славянка продолжаетъ носить названіе Russian River.

Русское поселеніе учреждено въ Калифорніи въ 1812 году около гавани Румянцева и называлось Россомъ. Это была небольшая земледѣльческая колонія, снабжавшая Ситху пшеницею. Развитіе поселенія за недостаткомъ земли и изъ-за споровъ о границахъ съ мексиканскимъ правительствомъ шло медленно и Россъ приносилъ россійско-американской компаніи убытокъ. Такъ какъ наше правительство не хотѣло входить съ мексиканской республикой ни въ какіе переговоры, то компанія рѣшилась въ 1846 году продать за 40,000 руб. колонію швейцарскому капитану Суттеру, тому самому, на мельницѣ котораго въ 1848 году мормонъ Марешаль нашелъ въ Калифорніи золото. Мельница эта находилась отъ Росса верстахъ въ двухстахъ, а Калифорнія принадлежала уже въ это время Соединеннымъ Штатамъ. Ничтожное тогда испанское поселеніе на Золотомъ Рогѣ обратилось мало-по-малу въ громадный торговый городъ Санъ-Франциско—царя Тихаго Океана.

Санъ-Франциско—главное теперь складочное мѣсто для всего тихо-океанскаго прибрежья Сѣверной Америки и въ годовыхъ его отчетахъ включаются поэтому обыкновенно промышленные и торговые обороты не только Калифорніи, но и Невады, Орегона, Колорадо, Уашингтона, Юты и Аризоны, т. е. штатовъ и территорій по ту сторону Скалистыхъ горъ. Но Калифорнія самая богатая часть тихо-океанскаго прибрежья и неблагопріятныя обстоятельства въ ней болѣе всего вліяютъ на торговые обороты Санъ-Франциско.

О производительности Калифорніи даютъ понятія слѣдующія цифры: въ 1881 году было добыто драгоцѣнныхъ металловъ на 18.276,000 дол. **). Сборъ земледѣльческихъ продуктовъ увели-

*) Въ Санъ-Франциско, а также въ сосѣднемъ штатѣ Орегонъ значительна и финляндская колонія. Финляндскіе выходцы занимаются здѣсь рыболовствомъ.

**) По всему побережью Тихаго океана драгоцѣнныхъ металловъ добыто въ 1879 году на 75.349,501 дол.

чился въ 20 лѣтъ на 191%, а именно было въ 1880 году собрано: пшеницы 29.017,717 сенталей, ячменя 12.579,561 сент., вина 9.000,000 галлоновъ; въ 1879 году шерсти 46.900,000 фунт., въ томъ же году монеты было запечатано на 38.065,750 дол. и съ лѣсопильныхъ заводовъ доставлено въ Санъ-Франциско 225 мил. куб. футовъ строеваго лѣса (въ 1875 г. 362 мил. куб. футовъ).

Сверхъ извѣстнаго соединенія Санъ-Франциско съ Нью-Іоркомъ черезъ «Central Pacific Railroad», съ 1881 года Калифорнія имѣетъ возможность посылать свои товары непрерывнымъ рельсовымъ путемъ къ Атлантическому океану, пользуясь соединеніемъ «Southern Pacific Railroad» съ линіями компаніи «Atchison Topeka» и «Santa Fé Railroad». Эти линіи дошли до Тихаго океана въ С.-Діего и обѣщаютъ построить вѣтви къ югу въ Гуямасъ (въ Мексикѣ) и къ сѣверу въ Санъ-Франциско. Кромѣ того, извѣстные нью-іоркскіе богачи Гульдъ и Сидней Биллокъ заявили о постройкѣ новой транзитной линіи отъ Сольтъ-Лекъ-Сити до Санъ-Франциско на Неваду.

Дѣла въ Калифорніи однако не въ праздничномъ видѣ. Нѣсколько лѣтъ страна страдала отъ экономическаго кризиса, причины котораго весьма разнообразны. Прежде всего виноватъ неурожай въ теченіи 1877—1879 гг., вслѣдствіе засухи, отъ малаго количества дождей зимою. А Калифорнія теперь стала страною по преимуществу земледѣльческою. Затѣмъ большіе убытки принесло обезцѣненіе акцій отъ упадка добычи серебра въ знаменитыхъ комстокскихъ рудникахъ въ сосѣднемъ штатѣ Невада. Съ 102 мил. руб. сумма ежегодно добываемаго серебра упала въ 1879 году на 44 мил., или на 60 процент. Между тѣмъ отъ акцій комстокскихъ компаній получались огромные барыши, питавшіе въ Санъ-Франциско биржевую спекуляцію. Каковы были эти барыши, можно судить по слѣдующимъ примѣрамъ. Въ шесть лѣтъ рудникъ «California» роздалъ своимъ счастливымъ акціонерамъ 34 дивиденда, всего 162.640,000 руб., а рудникъ «Consolidated Virginie» 51 дивидендъ, всего 84.780,000 рублей! Правда, теперь открылись новыя богатства въ территоріи Аризона, особенно около города Туксона, куда проведена уже желѣзная дорога, но пока въ тамошнихъ мѣстахъ проспекторы нашли болѣе гремучихъ змѣй, нежели барышей.

Не безъ вліянія на застой въ торговыхъ дѣлахъ Калифорніи, упадокъ въ цѣнѣ недвижимой собственности, на множество банкротствъ и малое довѣріе къ будущему — неудачная новая кон-

ституція, которую сочинилъ себѣ штатъ Калифорнія въ маѣ 1879 года. Конституція оказалась, такъ сказать, охлократической, и вся власть перешла въ руки представителей черни. Этимъ воспользовались агитаторы и провели рядъ налоговъ на недвижимыя имущества, представлявшіе скорѣе характеръ косвенной конфискаціи, а не подати. Къ этому присоединились движенія рабочихъ въ революціонномъ смыслѣ, подъ видомъ агитаціи противъ эмиграціи китайцевъ.

Капиталисты, понятно, перепугались, начали продавать свои дома и земли, а вырученныя деньги обращать въ государственныя процентныя бумаги. Нѣкоторые банкиры даже вывезли свои капиталы въ Европу. Отъ паники, безъ сомнѣнія, прежде всего потеряли рабочіе. Это охладило восторги. Законодательное собраніе штата издало законъ противъ народныхъ сборищъ и судьямъ уже удавалось сажать агитаторовъ въ тюрьмы.

Но если въ Калифорніи дѣла временно какъ бы въ застоѣ, то они развиваются въ сосѣднихъ штатахъ и территоріяхъ, для которыхъ Санъ-Франциско служитъ центральнымъ портомъ и главною биржею. Въ сложности четыре тихоокеанскіе штата, имѣя около 230 милл. десятинъ земли, съ населеніемъ въ 1.300,000 жителей, въ 1880 г. произвели $61^1/_4$ мил. бушелей хлѣба. Они имѣли 5,000 миль желѣзныхъ дорогъ, $5^1/_2$ милл. штукъ рогатаго скота, 9.741,000 овецъ и 1.087,000 свиней. Мануфактурное производство за двадцать лѣтъ увеличилось въ Калифорніи съ 68 на 109 милл. долл., а въ Орегонѣ съ 3 на $13^1/_2$ мил. долларовъ.

Лежащая къ сѣверу отъ Калифорніи сѣверо-американская территорія, Уашингтонъ, также не отстаетъ въ общемъ экономическомъ прогрессѣ. Имѣя всего 75,000 жителей на пространствѣ 30 милл. десятинъ, она, не смотря на то, что слой пахатной земли тонокъ, производитъ свыше 4 мил. бушелей хлѣба и считаетъ уже 250,000 штукъ рогатаго скота и 200,000 овецъ. Рыбная ловля такъ значительна, что въ 1878 году было вывезено изъ Уашингтона 160,000 ящиковъ лососины, по 48 жестянокъ въ ящикѣ. Но главное богатство края въ лѣсахъ.

Западныя провинціи Канады, Манитоба и Англійская Колумбія, изо всѣхъ прибрежныхъ частей Тихаго океана заслуживаютъ особеннаго изученія русскихъ, какъ подходящія наиболѣе по своимъ климатическимъ и экономическимъ условіямъ къ нашей Приморской области Восточной Сибири. Манитоба, при-

соединенная къ Канадѣ отъ Гудсонбайской компаніи 15 лѣтъ назадъ, имѣла тогда жидкое европейское населеніе, разбросанное въ нѣсколькихъ фортахъ и блокгаузахъ безъ всякихъ сообщеній. Въ настоящее время Манитоба не только имѣетъ 50,000 европейскаго населенія, которое само себя прокармливаетъ, но ведетъ еще довольно значительную торговлю. Это совершилось вслѣдствіе затратъ канадскаго правительства на устройство водяныхъ и сухопутныхъ путей сообщенія, на которые было издержано до 3 милл. руб. Сверхъ того, правительство тратило немалыя деньги на поощреніе переселенія, произвело таксацію лѣсовъ, размежеваніе земель, подробное ихъ описаніе и покровительствовало развитію всякаго рода промысловъ. Суммы, затраченныя на Манитобу, превышали 4 милл. руб.

Англійская Колумбія имѣетъ то преимущество передъ Приморскою областью, что ея гавани не замерзаютъ, но за то у Колумбіи нѣтъ обратныхъ грузовъ. Приморская область Восточной Сибири гораздо ближе также къ густо населеннымъ Китаю и Японіи: изъ Викторіи въ Колумбіи до Гонъ-Конга парусное судно должно быть въ пути среднимъ числомъ 51 день. Такъ какъ провинція эта должна жить болѣе самостоятельною жизнью, то съ уменьшеніемъ добычи золота Колумбія нѣсколько упала. Въ Викторіи, главномъ городѣ этой провинціи, который производитъ торговлю лѣсомъ и каменнымъ углемъ изъ копей Wellington, число жителей уменьшилось вчетверо. Приливъ свободной эмиграціи сталъ меньше, потому что золото начало эксплуатироваться компаніями, а тѣ, приложивъ гидравлическіе способы эксплуатаціи, замѣтно уменьшили потребность въ рабочихъ рукахъ. Паденію Викторіи способствовало и введеніе въ Канадѣ покровительственнаго тарифа, отчего Викторія перестала быть центромъ сбыта англійской контрабанды въ тихоокеанскіе штаты Сѣверной Америки.

Вывозъ изъ Санъ-Франциско равнялся:

	На сумму долларовъ.		
	1879.	1878.	1877.
Драгоц. металл.	26.218,171	34.232,200	19.124,393
Товаровъ	29.521,893	28.182,907	20.992,393
	55.740,064	62.415,107	49.116,786

Кромѣ того въ 1879 г. было вывезено на 7.042,435 долл. иностранныхъ товаровъ. Въ числѣ отпущенныхъ товаровъ важнѣйшіе были:

	На сумму долларовъ.	
	1879.	1877.
Пшеницы	19.258,457	
Муки	2.586,486	13.712,034
Ячменя	764,048	
Ртути	1.520,856	1.608,463
Шерсти	2.313,959	9.518,000
Лососины	661,258	1.000,000
Виноградnаго вина. .	755,444	500,000

Послѣ того шли фрукты и зелень, продукты китобойства и кожи. Вывозъ распредѣлялся въ 1879 году:

	Товаровъ *).	Драгоц. металловъ.
	Долларовъ.	
Въ Нью-Іоркъ	5.446,890	15.941,143
» Великобританію . .	20.095,728	114,850
» Китай	3.324,766	9.195,549
» Японію	611,075	1,286
» Мексику.	1.305,803	—
» Францію.	1.405,217	
» Австралію	701,417	
» Англ. Колумбію . .	852,629	
» Бельгію	492,050	963,343
» Германію	59,407	
» Южн. Америку . .	711,416	
» Прочія госуд. . .	1.557,830	

Привозъ состоялъ изъ:

	1879 г.	1877 г.
	Долларовъ.	
Товаровъ	34.124,417	32.276,653
Драгоц. металл. .	5.614,328	—

Наиболѣе важные товары въ привозѣ были чай, кофе, рисъ и каменный уголь (послѣдняго въ 1877 г. 581,000 тоннъ). Привозъ распредѣлялся въ 1879 году по странамъ:

	Товаровъ.	Драгоц. металловъ.
	Долларовъ.	
Австралія	444.336	—
Брит. Колумбія	1.143,806	1.046,550
Китай	11.531,312	190,585
Централ. Америка . . .	1.953,262	881,106
Японія	8.797,104	212,003
Мексика.	2.013,149	3.132,267
Великобританія	2.114,869	
Франція.	827,377	
Ява	501,397	
Германія	277,896	151,817
Перу	338,686	
Сандвичевы остр. . . .	3.375,032	
Проч. госуд.	806,191	

*) Включая обратный вывозъ.

Таможенный доходъ былъ въ 1877 г. 6.692,320 долл., въ 1879 г. 5.528,548 долл. Движеніе судоходства въ 1877 г.: судовъ съ грузомъ подъ флагами въ Санъ-Франциско

	американскимъ		иностраннымъ.	
	число	тоннъ	число	тоннъ
Пришло	3,790	1.374,210	246	256,853
Ушло	3,964	1.125,065	260	247,895

Пассажировъ въ 1879 году:

Прибыло	49,159
Выѣхало	39,810

По желѣзной дорогѣ вывезено товаровъ 3.030.317,000 фунт.

О хлѣбной торговлѣ Санъ-Франциско г. Орбинскій, изучавшій этотъ вопросъ по порученію министерства финансовъ, сообщаетъ слѣдующія свѣдѣнія. Районъ Санъ-Франциско, кромѣ штата Калифорніи, составляетъ Орегонъ и территорія Уашингтонъ. Тамошнее зерно (пшеничное) преимущественно озимое, высокаго качества и полновѣсно; въ торговлѣ оно поступаетъ не бушелями, а сенталями, которые равны $^4/_5$ перваго. Муки было отпущено въ 1878 году изъ Санъ-Франциско 489,000 бочекъ, пшеницы 2.433,400 четвертей, ячменя 134 тыс. чет. *). Большинство хлѣбныхъ грузовъ, 94%, пошло въ Англію и Францію, остальное распредѣляется между прибрежьями Тихаго океана отъ Гватемалы до Китая. Въ Приамурскій край было отправлено 5,200 бочекъ муки, въ Китай болѣе 200,000 бочекъ, въ Японію 8,000 бочекъ, но мѣстные спекулянты питаютъ надежду, что недалеко то время, когда жители Японіи промѣняютъ свой рисъ на американскую пшеницу.

По вычисленіямъ торговой палаты въ Санъ-Франциско, цифра урожая 1880 года такова: урожай пшеницы равнялся отъ 1.700,000 до 1.750,000 тоннъ или 57.500,000 бушелямъ. Урожай пшеницы 1880 — 1881 года равнялся 28.000,000 сент., а урожай 1881—1882 г.— 34.500,000 сент. Изъ слѣдующей таблицы видѣнъ размѣръ вывоза пшеницы изъ Калифорніи въ 1880 и 1881 годахъ. Отправлено въ

	Въ 1880 г.	Въ 1881 г.
	Сенталей.	
Великобританію	8.872,415	16.867,724
Китай	—	283
Японію	361	380

*) Кромѣ того изъ портовъ штата Орегонъ: Асторіи и Портланда, въ 1878 г. было вывезено 86,726 бочекъ муки и 1.116,014 сент. зерна.

	Сенталей.	
Сандвич. острова	1,596	3,356
Брит. Колумбію	176	59
Мексику	14	43
Центральную Америку. .	25,546	14,952
Германію	—	41,064
Таити	348	513
Азіятскую Россію	140	50
Южную Америку	43,430	—
Францію	252,310	1.314,420
Бельгію	221,962	1.645,186
Австралію	41	—
Новую Зеландію	3	139
Кэптаунъ	—	69,912
Остр. Маркизскіе	—	3
Остр. Зелен. мыса. . . .	—	48,456
Итого . . .	9.452,099	20.006,540

Цѣны на пшеницу въ Санъ-Франциско гораздо ниже, чѣмъ въ остальныхъ портахъ Союза. Цѣны были въ 1877 году:

Пшеница сент.	1 д. 90 с. до 8 д. 5 с.
Ячмень »	1 » 25 » » 1 » 95 »
Овесъ »	1 » 60 » » 2 » 50 »
Кукуруза »	1 » 25 » » 2 » — »
Мука пшен. бочка въ 196 ф. съ тарою . .	5 » — » » 7 » 25 »

Въ 1878 году платили за пшеницу лѣтомъ отъ 1 долл. 30 сент. (въ октябрѣ) до 2 долл. 40 сент. за сенталъ. Затѣмъ цѣны были:

		Въ 1879 г.		Въ 1880 г.	
		д. с.	д. с.	д. с.	д. с.
Мука обыкн.	бочка	4 25 до	4 75	3 50 до	4 —
» семейная	»	5 50 »	5 75	5 50 »	5 75
» для вывоза	»	5 — »	5 50	4 90 »	5 25
Пшеница обыкн.	сенталъ	1 85 »	1 87	1 40 »	1 50
» отборная	»	1 90 »	1 92	1 45 »	1 50
» для перемола . .	»	1 75 »	1 80	1 45 »	1 50
Ячмень для пищи	»	— 70 »	— 75	— 65 »	— 70
» » пивоварень . .	»	— 90 »	1 5	— 80 »	— 90
Овесъ калифорн.	»	1 — »	1 50	1 25 »	1 30
» отборный	»	1 50 »	1 60	1 45 »	1 55
Хмѣль	фунтъ	— 5 »	— 8	— 5 »	— 8
Сѣно	тонна	7 — »	11 50	6 — »	13 —

Цѣна мясныхъ продуктовъ на бойняхъ Санъ-Франциско за фунтъ:

	1879 г.	1880 г.
	сентовъ.	
Говядина 1-й сортъ	5 до 6	6 до 7
» 2-й »	4 » 5	5 » 6
Телятина	6 » 8	8 » 9

	сентовъ.	
Баранина	3 до 3½	3 до 4
Молодая баранина	4 » 5	4 » 5
Свинина приготовленная . . .	4 » 5	6 » 7
» не приготовленная . .	3 » 4	5 » 8

Вотъ собранныя нами цѣны разнымъ товарамъ въ Санъ-Франциско (за 1878—1879 гг.):

	д. с.		д. с.
Каменный уголь:			
Австралійскій . . . тон. . .	6 —	до	9 —
Англійскій . . . . » . . .	6 —	»	12 —
Колумбійскій. . . . » . . .	6 —	»	11 —
Мѣстный . . . . . » . . .	4 75	»	8 —
Рыба:			
Суш. треска. . . . фун. . .	— 4	»	— 6
» » въ короб. » . . .	— 5	»	— 7½
» » лучш. . » . . .	— 7	»	— —
Солен. треска бочка	22 —	»	— —
Лососина въ бочк.	8 —	»	9 —
» полубоч.	5 —	»	5 50
» въ короб.	1 10	»	1 12½
Скумбрія № 1 жест. фун. . .	— 12	»	— 20
» полубочк.	9 50	»	10 —
» ящик.	1 85	»	2 10
» боченк.	3 25	»	— —
Солен. сельдь ящик.	3 —	»	3 50
Копчен. » фун.	— 70	»	— —
Соль:			
Калифорн. . . . . тон. . .	15 —	»	22 50
Обыкновен. . . . » . .	10 —	»	22 —
Ливерпульск. лучш. » . .	19 —	»	— —
Чай:			
Японскій 1-й сортъ фун. . . .	— 40	»	— —
» 2-й » » . . .	— 20	»	— —
Young Hyson . . » . . .	— 51	»	— —
Gun powder Imper. » . . .	— 42½	»	— —
Hyson . . . . . » . . .	— 30	»	— 35
Foochow O . . » . . .	— 35	»	— —
Солонина говяж. 2 ф.	3 75	»	4 —
» » 4 » »	6 50	»	— —
» баран. 2 » »	3 75	»	4 —
» свинин. 2 » »	5 50	»	6 50

Портъ Санъ-Франциско доступенъ судамъ всѣхъ размѣровъ. Для исправленія судовъ здѣсь имѣется частный докъ; размѣры его: длина 466 фут., ширина вверху 90 фут., ширина внизу 56 фут., глубина при входѣ 22 фут.; вода выкачивается въ 3 часа; механическихъ мастерскихъ нѣтъ и надобно посылать за починками въ городъ.

О движеніи судоходства въ Санъ-Франциско подъ русскимъ флагомъ мы нашли консульскія свѣдѣнія только за 1877 годъ.

Въ этомъ году въ Санъ-Франциско пришло русскихъ судовъ 5, въ 2,276 тоннъ; отошло 5, въ 2,295 тоннъ; суда эти по преимуществу были финляндскія; изъ нихъ пришло изъ русскихъ владѣній 2 судна изъ Шантарскаго залива съ китовыми жиромъ и усомъ и соболями, 1 изъ Петропавловска съ грузомъ морскихъ котовъ, бобровъ, лисицъ, соболей и китоваго жира; ушло въ русскія владѣнія: 1 судно въ Владивостокъ съ разнымъ товаромъ, провизіей и порохомъ, 2 въ Петропавловскъ: одно съ краснымъ товаромъ, мукою, платьемъ, бакалейнымъ товаромъ, обувью и пр., другое съ лѣсомъ. Суда, пришедшія изъ Сибири, были адресованы домамъ: Фриманъ, Смитъ и К°, Гутчисонъ, Коль, Филипеусъ и К°, а отошедшія были зафрахтованы Линдхольмомъ и К°, Гутчисономъ, Коль и Филипеусъ и К°. Теперь число уходящихъ изъ Санъ-Франциско въ Владивостокъ составляетъ 4 или 5, и въ газетахъ сообщали даже, что въ средѣ коммерсантовъ Санъ-Франциско возникла мысль устроить компанію пароходства для установленія торговыхъ сношеній Калифорніи съ русскими восточно-азіятскими портами черезъ Японію.

Вообще оборотъ торговли Санъ-Франциско съ Сибирью простирался въ 1876 году на 262,679 долларовъ, въ 1877 году на 326,000 долларовъ. Главныя статьи привоза изъ Сибири: мѣха, китовый жиръ и китовый усъ. Вывозъ заключается въ мукѣ, солонинѣ, соли, лѣсѣ и разной провизіи. Г. Нюбаумъ дѣлалъ также опытъ посылки изъ Санъ-Франциско въ Владивостокъ пшеницы для сѣмянъ.

Цѣны на мѣха и продукты китобойства въ 1877 году въ Санъ-Франциско были:

Котикъ	отъ	6	д.	—	с.	до	12	д.	— с.
Боберъ	»	95	»	—	»	»	400	»	— »
Лисица	»	—	»	87½	»	»	9	»	75 »
Соболь	»	9	»	75	»	»	14	»	25 »
Китовый жиръ . . .				40	»	за галлонъ.			
» усъ . . .		1	»	25	»	» фунтъ.			

Цѣны на мѣха обозначены по лондонскому рынку. Весь этотъ товаръ отправляется изъ Санъ-Франциско въ Англію въ сыромъ видѣ, тамъ онъ выдѣлывается и тамъ ему установляется цѣна.

По мнѣнію г. Гиттеля, въ Калифорнію можно бы возить изъ Приморской области твердые породы лѣса: дубъ, ясень и др., получаемые теперь въ Тихоокеанскихъ штатахъ по дорогой цѣнѣ по желѣзной дорогѣ изъ восточныхъ штатовъ, гдѣ коли-

чество лѣса быстро уменьшается отъ дурнаго лѣснаго хозяйства и лѣсъ очень дорожаетъ. Подобные породы дерева необходимы для вагоновъ, земледѣльческихъ орудій и нѣкоторыхъ построекъ. Для этого въ Америкѣ имѣется замѣчательное по своей крѣпости дерево гикура, но оно весьма дорого и рѣдко.

Изъ сосѣднихъ территорій лѣсъ доставляется въ Санъ-Франциско въ видѣ бревенъ, брусьевъ и чрезвычайно тонкихъ досокъ (какъ и подобаетъ по климату), очевидно механической, а не ручной распиловки. Цѣны на лѣсъ въ Санъ-Франциско, по собраннымъ нами свѣдѣніямъ, были въ 1878 и 1879 годахъ:

строевой лѣсъ обыкнов., грузомъ:		дол.	сент.	
Бревна	1,000 кв. фут.	13	—	
» бракъ	»	9	—	
Отесан. бревна	»	23	—	
» » бракъ	»	13	—	
Толстыя доски	»	23	50	
» » бракъ	»	18	—	
Тесъ	»	20	—	
» бракъ	»	14	—	
Половыя доски	»	20	—	
» » бракъ	»	12	—	
Шпунт. доски	»	23	—	
» » бракъ	»	13	—	
Полудюйм. тесъ	»	16	—	
» » бракъ	»	14	—	
» » чистый	»	20	—	
» » » бракъ	»	14	—	
» дранки	»	16	—	
Колья	»	11	—	до 18 д.
Дранки для крышъ штука		1	75	

Тотъ же строевой лѣсъ въ розницу продается на 50% дороже противъ означенныхъ выше цѣнъ.

СОСНА PUGET-SOUND, ВЪ РОЗНИЦУ:

		дол.	сент.
Бревна	1,000 кв. фут.	18	—
» для загород.	»	18	—
» » половъ и лѣст.	»	28	—
Тонкія бревна	»	30	—
» » 2-й сор.	»	25	—
Узкія дранки для бесѣдокъ и пр.	»	3	50

Между коммерческими предпріятіями, на которыя застой въ дѣлахъ въ Калифорніи вліянія не имѣетъ, находится «Alaska Company», наслѣдница нашей «Россійско-американской компаніи», немедленно ликвидировавшейся послѣ передачи колоній, хотя у компаніи имѣлось въ рукахъ выгодное дѣло, изъ котораго Россія могла бы продолжать извлекать немаловажную

прибыль. При этомъ надобно еще обратить вниманіе, что Россія остается главною потребительницею мѣховъ, добываемыхъ въ Аляскѣ, но теперь эти мѣха приходится намъ покупать изъ вторыхъ рукъ въ Лондонѣ. Сначала «Аляскинская компанія» отправляла всѣ мѣха черезъ Сибирь въ Москву и Нижній; непрочное положеніе курса бумажнаго рубля вынудило ее посылать свои товары въ Лондонъ, гдѣ они и продаются четыре раза въ годъ съ аукціона по цѣнамъ, выгоднѣйшимъ процентовъ на тридцать противъ прежнихъ. «Alaska Company» занимаетъ особый домъ на Самсонъ-Стритѣ. Одинъ изъ директоровъ, вице-консулъ въ Санъ-Франциско, г. Нюбаумъ, подробно показывалъ намъ это учрежденіе. Кромѣ склада мѣховъ, здѣсь находится музей предметовъ, собранныхъ въ Аляскѣ и относящихся до естественныхъ богатствъ края и быта тамошнихъ дикарей, имѣются также многія карты и рисунки съ изображеніемъ подробностей звѣринаго промысла на островахъ. Главными промыслами компаніи остаются котиковый и бобровый. Особенно важенъ первый. Болѣе всего бьютъ котовъ на островѣ Мѣдномъ, Командорской группы, о которомъ мы говорили уже, затѣмъ на островѣ св. Павла, группы острововъ Прибылова.

На острова Прибылова самцы котовъ прибываютъ въ концѣ мая, а самки въ концѣ іюня и очень скоро рожаютъ дѣтенышей. Коты остаются здѣсь до ноября. Истребленіе котовъ со времени открытія острововъ, въ 1786 году, заставило въ 1822 году ограничить бой. Въ 1867 году, въ годъ сдачи острововъ американцамъ, наша компанія добывала здѣсь по 75,000 шкуръ. При свободѣ лова добыча дошла до 250,000 и начала выяснять, что ежегодно собирается у острововъ до пяти милліоновъ котовъ и родится до милліона новыхъ, но такъ какъ масса дѣтенышей погибаетъ, то ловъ ограниченъ 100,000, и американскимъ закономъ 1869 г. запрещено убивать котовъ старше четырехъ лѣтъ. Сырая котиковая шкура стоитъ отъ 12 до 25 руб. кред., а выдѣланная отъ 50 до 80 руб.

Бобровый промыселъ быстро уменьшается. Двѣсти лѣтъ назадъ Камчатскій заливъ назывался Бобровымъ моремъ. Въ то время морской боберъ стоилъ дешево и снабжалъ всѣ рынки. Во времена Беринга бобровъ на мѣстѣ покупали по 30 руб., везли въ Китай и продавали по 200 руб.; на рынокъ въ Кантонѣ въ годъ привозилось до 100,000 бобровыхъ шкуръ. Чириковъ изъ экспедиціи Беринга привезъ въ Россію 600 бобровъ. Трапезни-

ковъ и Шелиховъ по островамъ Алеутскимъ, Крысьему и Уналашкѣ скупали у туземцевъ до 15,000 бобровъ въ годъ. При образованіи «Россійско-американской компаніи», на островѣ Кадьякѣ былъ только одинъ скупщикъ, Барановъ, который промышлялъ отъ Аляски до Калифорніи. «Россійско-американская компанія» съ 1798 по 1818 годъ вывезла съ Берингова моря 87,000 бобровъ. Въ слѣдующія 20 лѣтъ бобры уменьшились такъ, что удалось добыть только 20,000 штукъ. Въ нынѣшнее время на существующіе два рынка привозится: въ Лондонъ 3,000 штукъ и въ Японію 300 бобровъ въ годъ. Въ 1882 г. цѣна морскаго бобра въ Лондонѣ была отъ 80 до 110 фунтовъ стерлинговъ, или по курсу до 1,100 кредитн. рублей. У алеутовъ бобры покупаются отъ 150 до 200 р. за штуку. На берегахъ Камчатки морской боберъ исчезъ, тамъ уже нѣтъ промысла, хотя видно, что бобры помнятъ свои излюбленныя мѣста. По словамъ г. Гребницкаго, теперь сохранилось только одно ложевище, которое бережется пока, потому что мало кому извѣстно.

Морской боберъ распространенъ отъ 36 до 56° сѣв. широты, выше онъ не подымается. Живетъ на берегахъ моря, далеко въ глубь не заходитъ; въ зрѣломъ возрастѣ онъ достигаетъ 6-ти футовъ длины. Охотятся на бобровъ ружьями, отчего раненыхъ много пропадаетъ; алеуты ловятъ сѣтями и бьютъ стрѣлами и дротиками. Шкуру, изъ которой выходитъ три порядочныхъ и два плохихъ мѣха, снимаютъ на берегу и тушу бросаютъ далеко отъ того мѣста, гдѣ водятся бобры. Охота идетъ отъ января до конца марта, въ другое время шкура менѣе цѣнна.

Въ главѣ о Командорскихъ островахъ мы уже объясняли, что истребленіе морскихъ звѣрей ускоряется еще хищничествомъ промысловыхъ судовъ, занимающимся этимъ промысломъ контрабандно. По послѣднимъ извѣстіямъ, въ 1882 г., въ Японіи образовалось нѣсколько новыхъ компаній съ цѣлью эксплуатаціи русскихъ побережій; въ эти общества вступили фиктивными членами нѣсколько иностранцевъ, принявшихъ русское подданство, дабы дать право японскимъ товариществамъ поднять русскій флагъ. Одна такая шкуна «Феликсъ», г. Жаке, приходила уже къ о. Мѣдному, какъ бы съ цѣлью поисковъ золота, но въ сущности для тайной охоты на котиковъ *).

Изъ корреспонденціи въ № 44 1883 г. «Новостей» изъ

*) Во избѣжаніе подобныхъ случаевъ, горный промыселъ на Командорскихъ островахъ будетъ воспрещенъ.

Санъ-Франциско видно, какъ мало запугивающія публикаціи сибирской администраціи, не подкрѣпляемыя дѣйствительными мѣрами охраны, имѣютъ значенія въ глазахъ контрабандистовъ. Всего лучше это доказывается тѣмъ обстоятельствомъ, что изъ одной только Іокогамы, въ 1882 году, занимались контрабандой 14 шкунъ. Вотъ названія 13-ти изъ нихъ. Подъ американскимъ флагомъ: «Diana», «Helena», «Otsigo», «Alexander», «Otter», «Oteme», подъ русскимъ флагомъ: «Rose», «Addie Stella», «Felix», «Nemo»; подъ японскимъ флагомъ: «Sephir», «Alma»; подъ германскимъ флагомъ «Mary C. Bohn».

Корреспондентъ сообщаетъ далѣе, что на лондонскомъ мѣховомъ рынкѣ упорно держится слухъ, будто бы въ Японіи имѣется до 20,000 шкуръ контрабандныхъ котиковъ. Слухъ этотъ сразу вызвалъ на $23^1/_2$ проц. пониженіе цѣнъ на лучшіе (аляскинскіе) сорта котика.

Лѣтъ сто назадъ мысъ Горнъ и Южные шотландскіе острова славились наилучшими сортами котиковъ. Вслѣдствіе безалабернаго промысла, звѣрь тамъ перевелся. Лѣтъ десять назадъ—онъ снова было показался, но промышленники опять стали бить безъ разсчета, и въ первый годъ добыли его 12,000, во второй уже 8,000, въ третій — 3,500; два года назадъ было добыто всего только 34 шкуры, а теперь нѣтъ и слѣда его ложбищъ. Другой примѣръ. Въ Калифорніи, около Сантъ-Яго, били когда-то по 3,000 штукъ, а въ 1882 году было добыто всего только 110 шкуръ. Наконецъ, на Фаралонскихъ островахъ (въ 25 мил. отъ Санъ-Франциско) въ 1834—36 годахъ было убито 97,000, а теперь, какъ рѣдчайшій курьезъ, подъ строгой охраной закона, около самаго Санъ-Франциско существуетъ ложбище, на которомъ водится не болѣе сотни котовъ. Приведенные примѣры доказываютъ, что бить котовъ слѣдуетъ съ очень большимъ разсчетомъ.

Всѣ мѣха заготовляются для «Аляскинской компаніи», подъ руководствомъ агентовъ, туземцами, получающими за это плату по большей части натурою, разными товарами. Деньги по прежнему у дикарей не въ ходу и ихъ замѣняютъ мелкія раковины. Положеніе туземцевъ русской Америки, послѣ перехода въ американское подданство, въ экономическомъ отношеніи улучшилось, хотя болѣзни и пьянство продолжаютъ уничтожать ихъ. Законъ рѣшительно запрещаетъ продавать спиртные напитки индѣйцамъ; но кромѣ контрабанды, дикари сами выучились го-

товить опьяняющій напитокъ, который, по старой памяти, прозвали «квасомъ». Наоборотъ, положеніе креоловъ, какъ называли въ колоніяхъ помѣсь изъ русскихъ и индѣйцевъ, ухудшилось съ 1867 года. Лишенные службы у компаніи, они не въ состояніи прокармливать себя и всѣ поголовно пьяницы. Потомки чисто русскихъ колонистовъ лучше освоились съ новымъ положеніемъ и ихъ охотно берутъ въ приказчики. Городъ Новоархангельскъ на Ситхѣ упалъ, потому что управленіе компаніи сосредоточено въ Санъ-Франциско. Нѣсколько поддерживали Ситху наѣзжавшіе туда американскіе золотопромышленники; только у нихъ дѣло не пошло. Золото несомнѣнно есть въ русской Америкѣ, но время для пріисковыхъ работъ такъ коротко (по климатическимъ условіямъ), сравнительно съ Калифорніей и другими штатами Тихаго океана, что нѣтъ выгоды работать.

Санъ-Франциско служитъ также главнымъ рынкомъ для Сандвичевыхъ острововъ (Гавайское королевство). Хотя на островахъ этихъ быстро распространяются сахарныя плантаціи, но Гонолулу продолжаетъ походить на большую деревню. Въ этотъ портъ частенько заходятъ русскія военныя суда, для русской же торговли онъ значенія не имѣетъ, развѣ разовьется—что весьма сомнительно—русское китобойство въ Тихомъ океанѣ.

ГЛАВА XXII.

Срочныя пароходныя сообщенія въ русскихъ владѣніяхъ на Тихомъ океанѣ.

Необходимость срочныхъ сообщеній для Приморской области и для развитія русской торговли въ Тихомъ океанѣ.—Существующіе въ Приморской области способы морскаго сообщенія.—Товарищество Амурскаго пароходства.—Частное пароходство по Амуру.—Проектъ устройства русскаго пароходнаго общества въ Китаѣ.—Компанія Шевелева.—Компанія Филипеуса.—Пароходство по р. Суйфуну.

«Государи, не имѣющіе морскаго флота, суть объ одной рукѣ, а имѣющіе оной—съ обѣими», говоритъ морской уставъ Петра Великаго. Эту глубокую истину особенно можно оцѣнить по отношенію къ колоніямъ и отдаленнымъ окраинамъ государства, удержаніе которыхъ по большей части немыслимо безъ затратъ на учрежденіе и поддержаніе торговаго флота. Но и послѣдняго недостаточно еще; нынѣшняя скорость сношеній, а равно необходимость пересылки почты, образцовъ товаровъ, удобнаго переѣзда пассажировъ вызвали устройство срочныхъ и почтовыхъ сообщеній на паровыхъ судахъ. Поэтому даже близкая къ банкротству Испанія имѣетъ срочныя сообщенія со своими владѣніями въ Тихомъ океанѣ при помощи субсидируемаго общества «Vapores Correos del marques de Campo». Общество это содержитъ мѣсячную линію изъ Манилы въ Сингапуръ, Аденъ, Суэзъ, Барселону, Валенсію, Картагену, Кадиксъ, Виго, Корунью и Ливерпуль. Другая линія того же общества идетъ на Антильскіе острова и въ Мексиканскій заливъ. Небольшая Голландія также устроила при помощи субсидіи срочное сообщеніе со своими владѣніями въ Тихомъ и Индійскомъ океанѣ на пароходахъ общества «Stoomvaart Maatshappij Nederland», въ дополненіе къ которому весьма обширную сѣть пароходныхъ линій содержитъ общество «Nederland India Stoomvaart Maatshappij». Послѣднее

имѣетъ семь линій: изъ Сингапура въ Батавію, въ Макассаръ и Молукскіе острова, въ Ачинъ, въ Палембангъ, въ Дели, въ Падангъ, наконецъ, въ Аделаиду, въ Австраліи.

Только русскія области на Тихомъ океанѣ находились внѣ этого движенія. Сообщеніе ихъ не только съ Россіей, но и съ ближайшими портами Тихаго океана было случайно и не могло служить для торговли. Между тѣмъ правильныя сообщенія— первое условіе не только дальнѣйшаго развитія, но даже для существованія Приморскаго края, если не желаютъ превратить его въ то царство смерти и запустѣнія, въ которое обратились теперь Камчатка и берега Охотскаго моря. Открытіе правильнаго товаро-пассажирскаго сообщенія между Чернымъ моремъ съ одной стороны и портами Приморской области, Китая, Японіи и Остъ-Индіи съ другой доставитъ русскимъ купцамъ возможность получать изъ первыхъ рукъ произведенія Китая и Индіи и тѣмъ избавитъ ихъ отъ посредничества иностранцевъ, непроизводительно поглощающаго ежегодно десятки милліоновъ рублей; оно доставитъ средство для дешеваго морскаго подвоза нашимъ восточнымъ окраинамъ, питающимся почти исключительно произведеніями Европы, и откроетъ произведеніямъ русской промышленности свободный доступъ на азіатскіе рынки, отчасти остающіеся ей неизвѣстными, отчасти сдѣлавшіеся для нея въ послѣднее время недоступными, вслѣдствіе иностранной конкурренціи.

Правда, были дѣланы попытки для устройства правильныхъ русскихъ сообщеній въ Тихомъ океанѣ, но крайне недостаточныя. Такъ, злополучное общество «Сахалинъ» получило помильную плату съ обязательствомъ завести три парохода. Въ четыре года оно, однако, завело только одинъ пароходъ, такой плохой, что, кромѣ перевозки угля, ни для какого фрахта онъ не годился, почему договоръ съ «Сахалиномъ» уничтоженъ. Этотъ единственный пароходъ общества: «Великій Князь Константинъ» имѣлъ 451 тоннъ и ходилъ со скоростью не свыше 6 узловъ. Уже идя изъ Европы пароходъ то терялъ винтъ, то попадалъ не въ тотъ портъ, куда желалъ, то рвалъ рыболовныя сѣти, то покупалъ каменный уголь на топливо съ пивоваренаго завода! На Востокѣ онъ также то выходилъ въ море перегруженнымъ, то сбрасывалъ въ море грузъ или стаивалъ арестованнымъ съ припечатанными къ набережной швартовами въ Шанхаѣ. Онъ занимался при насъ перевозкою гороховыхъ лепешекъ изъ

Шанхая въ Нагасаки каменнаго угля и обратно. Пароходъ былъ ужасно грязенъ. Девять мѣсяцевъ служащіе не получали жалованія. На пароходѣ числилось долга экипажу 3,000 долларовъ и одному частному лицу также 3,000 долларовъ.

Недостатокъ частнаго пароходства вынуждалъ морское вѣдомство обращать свою флотилію для транспортныхъ цѣлей, но тихо ходящія, съ малою вмѣстимостію для груза и безъ всякихъ удобствъ для перевозки пассажировъ сибирскія шхуны не въ состояніи выполнить были даже задачу снабженія Сахалина. Лѣтъ пять тому назадъ, кромѣ этихъ шхунъ—«Ермака» и «Тунгуза», снабжали Сахалинъ два большихъ транспорта «Японецъ» и «Манджуръ» и шхуна «Алеутъ». Послѣдняя разбилась. И въ свое время она мало перевозила грузовъ, а транспорты если и перевозили грузы на Сахалинъ, то каждый пудъ перевезеннаго ими груза—принимая во вниманіе количество сжигаемаго угля и расходъ на большое количество команды и офицеровъ — обходился не менѣе какъ вдвое противъ частной цѣны, не говоря уже про медленность и неисправность доставки. Поэтому военное вѣдомство въ послѣднее время, въ особенности осенью, для доставки своихъ грузовъ на Сахалинъ фрахтовало обыкновенно коммерческіе пароходы.

Работа казенныхъ шхунъ во время кампаніи состояла въ слѣдующемъ: въ концѣ апрѣля одна изъ нихъ отправлялась изъ Владивостока на сѣверъ для разстановки предостерегательныхъ знаковъ. Иногда же случалось, что эта шхуна сначала шла въ зал. Посьета оградить банки, возвращалась во Владивостокъ и тотчасъ же выходила оттуда въ з. Св. Ольги; покончивъ здѣсь она отправлялась въ де-Кастри для приготовительныхъ работъ по огражденію лимана р. Амура и самой рѣки Амуръ до Николаевска. По окончаніи разстановки знаковъ, шхуна эта поступала въ распоряженіе завѣдывающаго морскою частью въ Николаевскѣ, который, по мѣрѣ накопленія грузовъ, подлежащихъ отправленію на Сахалинъ, командировалъ туда шкуну.

Другая шкуна, служа съ ранней весны для разныхъ посылокъ по ближайшимъ къ Владивостоку портамъ, также на о-въ Аскольдъ, обыкновенно выходила изъ Владивостока на сѣверъ позже первой. На ней посылались изъ Владивостока грузы военнаго и морскаго вѣдомствъ для доставленія на Сахалинъ и въ Николаевскъ. На этой же шкунѣ отправлялись рекруты по военнымъ постамъ. Не рѣдкость тутъ же было увидать

лошадей, коровъ, телятъ и пр. живность, подлежащую перевозкѣ на сѣверъ. Къ довершенію давки и неудобства, на шкунѣ плотно устанавливали бочки съ солониной и пр. грузъ, для устраненія дифферента на носъ.

И съ этимъ-то грузомъ и при страшной толкотнѣ на верху, казенной шкунѣ предстояло сдѣлать подрядъ 900 миль, разсчитывая встрѣтить всякія погоды и случайности: заболѣванія рекрутовъ, которыхъ въ случаѣ болѣзни некуда положить, и проч. Не надо забывать и того обстоятельства, что въ случаѣ, если бы ощутился недостатокъ въ топливѣ, то угля нельзя получить ближе Дуэ, т. е. за 800 миль отъ Владивостока, считая съ заходомъ на югъ Сахалина. Впрочемъ, можно достать дровъ въ заливѣ Св. Ольги и гавани Императорской (лежитъ не на пути). Но если бы понадобились дрова въ посту Корсаковскомъ, то тамъ они очень дороги, погрузка ихъ на открытомъ рейдѣ неудобна, осенью же просто невозможна. Въ другихъ мѣстахъ приходилось дрова рубить самой командѣ. Вторая шкуна, по пути на Сахалинъ, по большей части также заходила въ заливъ Св. Ольги: сдавала почту, солдатъ и, не теряя времени, отправлялась въ проливъ Лаперуза, а оттуда поднималась на сѣверъ залива Анива въ постъ Корсаковскій.

Если не срочное, то, во всякомъ случаѣ, постоянное сообщеніе Владивостока съ Шанхаемъ до 1880 года производилъ только одинъ пароходъ—«Арріп» англ. дома Адамсъ въ Гонъ-Конгѣ. Пароходъ имѣетъ около 392 тоннъ. Тотъ же домъ подъ англійскимъ флагомъ имѣлъ еще старый пароходъ «Dragon». Этотъ пароходъ въ лѣто дѣлалъ изъ Шанхая или Нагасаки одинъ рейсъ въ Николаевскъ на Амуръ и три рейса въ Владивостокъ.

Независимо отъ этого каждый годъ изъ Гамбурга и Одессы отправлялись въ Владивостокъ пароходы, а изъ Гамбурга и Кронштадта въ Владивостокъ и Николаевскъ парусныя суда. Суда эти брали и пассажировъ. Въ 1882 году въ Владивостокъ пришелъ пароходъ подъ русскимъ флагомъ изъ Кронштадта, именно пароходъ «Петръ Великій». Онъ находился въ пути 5 мѣсяцевъ! Время вполнѣ достаточное для того, чтобы успѣть сдѣлать изъ Владивостока два конца въ столицу на перекладныхъ. Пароходъ привезъ много казеннаго груза и нѣсколько пассажировъ. Но вслѣдствіе поздняго времени года и быстраго замерзанія рейда, начавшагося еще 1-го декабря, пароходъ не

успѣлъ сдать 4 паровыхъ котла, присланныхъ для порта. Портовая администрація вынуждена была отпустить пароходъ изъ Владивостока, съ обязательствомъ пароходу изъ Нагасаки, или другаго порта, смотря по тому, гдѣ будутъ котлы выгружены, доставить ихъ весною или зафрахтовать для этой цѣли другой пароходъ. Такая присылка котловъ можетъ владѣльцамъ обойтись до 5 тысячъ, но не отпустить пароходъ изъ Владивостока значило бы лишить его зимняго заработка и ввести казну въ уплату 300 руб. ежесуточной пени. Вотъ какъ предусмотрительно и съ какими пароходами заключаются контракты. Владивостокцы жаловались, что пароходъ Добровольнаго флота «Нижній-Новгородъ» везъ пассажировъ до Владивостока отъ Одессы 71 день; каково же было положеніе пассажировъ «Петра Великаго», томившихся 5 мѣсяцевъ!

Мало-по-малу, однако, дѣло устройства пароходныхъ сообщеній въ нашихъ восточно-сибирскихъ окраинахъ начинаетъ устраиваться. Съ Сибирью наша Приморская область сообщается при помощи пароходовъ «Товарищества Амурскаго пароходства», основаннаго въ 1872 году, и нѣкоторыхъ частныхъ пароходовъ. Для сношеній съ Китаемъ и Японіей устроилась, послѣ нѣсколькихъ безуспѣшныхъ попытокъ, компанія г. Шевелева. Съ нею будетъ конкуррировать японское общество «Митцу Бичи», при помощи котораго можно возить товары и пассажировъ изъ Приморской области и въ Корею. Въ порты Охотскаго моря и Камчатки ходитъ пароходъ г. Филипеуса и К°. Сообщенія Владивостока съ Никольскимъ по р. Суйфуну предполагаетъ, взамѣнъ казеннаго пароходства, устроить г. Ѳедоровъ. Наконецъ, сообщенія портовъ Чернаго моря, а отчасти и Балтійскаго съ портами Приморской области, а также Японіи и Китая, съ 1879 года, поддерживаетъ «Общество Добровольнаго флота», которое нашло теперь себѣ подражателя въ «Русскомъ обществѣ пароходства и торговли», занимавшемся уже съ 1871 по 1876 годъ перевозкою грузовъ между Одессою и Китаемъ. Эта дѣятельность не препятствуетъ развитію и иностраннаго пароходства, такъ въ нынѣшнемъ году изъ Одессы во Владивостокъ отправленъ въ началѣ апрѣля германскій пароходъ «Тріумфъ», зафрахтованный спеціально московскимъ купцомъ Ивановымъ для груза въ 40,000 пудовъ.

«Товарищество для устройства срочнаго пароходства по рѣкамъ амурскаго бассейна» обязано содержать въ теченіи нави-

гаціи сообщеніе: срочное почтово-пассажирское 2 раза въ мѣсяцъ отъ Стрѣтенска до Николаевска (2,956 верстъ) и обратно; почтово-буксирное срочное отъ Хабаровки до поста № 4, близъ о. Ханька (630 в.), и обратно 4 раза въ мѣсяцъ, такое же отъ поста № 4 по озеру Ханка до м. Камня Рыболова (135 в.) и обратно 2 раза въ недѣлю; буксирное несрочное отъ Стрѣтенска до Николаевска и по р. Зеѣ (500 в.). Почтовые пароходы должны ходить изъ Стрѣтенска въ Николаевскъ въ 15 сутокъ, а обратно въ 21 сутки. Центръ управленія пароходствомъ Хабаровка.

Товарищество обязано перевозить почту безплатно, а казенные грузы внизъ по теченію по 0,017 к. съ пуда и версты, вверхъ 0,035 к. съ пуда и версты, по о. Ханка по 5 к. съ пуда. Для частныхъ пассажировъ предѣльная такса за версту I-го класса 3 к., II-го—$1^3/_4$ к., III-го—$^1/_2$ к., грузовъ $^1/_{10}$ к., кромѣ хлѣба, соли, мяса, рыбы, желѣза и лѣснаго товара, которые перевозятся на $^1/_3$ дешевле. Для поощренія предпріятія правительство обезпечило Товариществу до 1882 года перевозку 200,000 пуд. казеннаго груза (100,000 пуд. внизъ и 100,000 пуд. вверхъ) и кромѣ того уплачиваетъ порейсовую плату за каждую пройденную версту въ первыя десять лѣтъ по 2 руб. 15 коп., а затѣмъ еще десять лѣтъ съ уменьшеніемъ на 5% за каждый годъ. Высшій предѣлъ этого пособія 245,000 руб. въ годъ. Дѣла Товарищества были разстроены дурнымъ управленіемъ въ 1874 и 1875 гг., вслѣдствіе чего убытки дошли до 1.651,726 рублей, но съ тѣхъ поръ при перемѣнѣ состава правленія дѣла поправляются и ежегодно пароходство работало съ прибылью, какъ видно изъ слѣдующихъ цифръ:

Навигація	Приходъ.	Расходъ.
	Рублей.	
1876—77	496,036	418,134
1877—78	514,273	408,174
1878—79	621,411	580,285
1879—80	566,842	474,210
1880—81	605,867	441,988

Изъ отчетовъ Товарищества видно, что навигація 1878 года отличалась маловодіемъ, продолжавшимся до половины августа. Въ 1879 году пароходы Товарищества въ первый разъ начали плавать по р. Зеѣ; годъ этотъ былъ чрезвычайно благопріятный для судоходства. Въ 1880 году воды было достаточно въ

Шилкѣ, и сборы увеличились отъ усиленной отправки воинскихъ чиновъ, въ виду ожидавшагося разрыва съ Китаемъ. Флотъ товарищества увеличился въ этомъ году стальнымъ пароходомъ «Хабаровъ» и 3-мя желѣзными баржами, построенными въ Бельгіи на заводѣ «Кокериль». Весьма важное значеніе для Товарищества имѣло также, послѣдовавшее 11 іюля 1880 г., Высочайшее разрѣшеніе на пріостановку на 4 года безъ процентовъ платежей по казенному долгу, образовавшемуся при прежнемъ составѣ правленія.

Изъ послѣдняго отчета «Товарищества Амурскаго пароходства», за 1881 годъ, видно, что въ навигацію 1880—81 года у Товарищества работало 13 пароходовъ, стоимостью 1.323,532 рублей, которые прошли по теченію 88,160 верстъ, имѣя 5,957 ходовыхъ часовъ, и 92,358 верстъ противъ теченія, имѣя 15,112 ходовыхъ часовъ, т. е. идя со среднею скоростью въ первомъ случаѣ $14^1/_2$ верстъ въ часъ, во второмъ 6 верстъ. Пароходы выручили за перевозку:

	Руб.
Казенныхъ грузовъ	82,231
» Пассажировъ и скота .	44,825
Частныхъ пассажировъ и багажа.	57,634
» грузовъ и скота. . . .	117,472
Разныхъ доходовъ.	5,937
Кромѣ того:	
Рейсовой платы.	245,000
Обяз. приплаты за казен. грузы .	82,231
Итого .	605,868

Расходовъ произведено 441,988 руб., а прибыли получено 163,880 руб. Изъ расходовъ важнѣйшіе были на:

	Руб.
Содержаніе пароходовъ.	241,375
» пристаней	71,758
» мех. заведеній	17,393
Ремонтъ	50,381

Остальное поглотили центральная и мѣстная администрація, проценты и коммисіонные расходы. Къ 1 ноября 1881 года основной капиталъ Товарищества составлялъ 700,000 рублей, облигаціонный 1.912,680 руб., долга казнѣ 386,343 рублей. Убытковъ прежнихъ лѣтъ еще непогашенныхъ считалось 1.363,690 рублей.

Разбираемый нами операціонный 1880/1 годъ, благодаря отсутствію мелководія по Шилкѣ и въ верховьяхъ Амура, могъ

быть причисленъ къ одному изъ наиболѣе удачныхъ годовъ по количеству перевезенныхъ грузовъ. Сравнительно съ 1879—80 годомъ выручено болѣе: отъ частныхъ грузовъ и пассажировъ—на 50,664 рублей и отъ казенныхъ грузовъ—на 24,006 рублей. Замѣчалось лишь уменьшеніе на 10,553 рублей выручки по перевозкѣ казенныхъ пассажировъ, багажа и скота; это объясняется тѣмъ, что въ концѣ навигаціи 1880 г., вслѣдствіе ожиданія войны съ Китаемъ, пароходы не могли быть сосредоточены на зимовку въ Стрѣтенскѣ и потому при открытіи навигаціи новобранцы сплавлялись отъ Стрѣтенска до Благовѣщенска не на судахъ Товарищества, а на плотахъ частными лицами; кромѣ того безсрочные чины, отпущенные въ 1881 г. довольно поздно, шли такими крупными партіями, что увезти ихъ всѣхъ сразу на судахъ Товарищества не представлялось возможнымъ и, вслѣдствіе того, часть ихъ перевезена частными пароходами.

Въ теченіи 1881 года въ первый разъ плавалъ пароходъ «Хабаровъ», сверхъ того перевозочныя средства Товарищества увеличились тремя построенными на заводѣ общества Кокериль пароходами: однимъ обыкновенной системы съ боковыми колесами и двумя американской заднеколесной системы. Суда эти доставлены на Амуръ въ концѣ навигаціи, зимою 1881—82 г. было приступлено къ сборкѣ ихъ, а въ навигацію 1882 г. они были спущены на воду.

Навигація 1882 года затруднялась чрезвычайнымъ мелководіемъ, а навигація нынѣшняго года также пострадаетъ, во-первыхъ отъ необыкновеннаго поздняго вскрытія рѣкъ въ бассейнѣ Амура, во вторыхъ отъ банкротства на огромную сумму дома бр. Бутиныхъ. Это банкротство пріостановило всѣ дѣла въ Забайкальѣ и при Амурскомъ краѣ.

Флотъ Товарищества состоитъ въ настоящее время изъ слѣдующихъ колесныхъ пароходовъ:

Названіе пароходовъ.	Силъ.	Длина.	Ширина.	Скорость вверхъ.	Примѣчанія.
Хабаровъ	100	—	—	—	2-хъ колес., грузовой ходитъ выше Благовѣщенска.
Константинъ . . .	120	165	23½	7 в. по Амуру.	Буксируетъ до 50 т., сидитъ съ полн. грузомъ 3¾ ф., выше Благовѣщенска не ходитъ.
Возкъ	100	145	24	Съ 1 барж. въ 6,000 п. 5 в.	Сидятъ 3½ ф., котлы худые, буксир. дурно, выше Благовѣщенска не ходятъ.
Медвѣдь	100	145	24		

Названіе пароходовъ.	Силъ.	Длина.	Ширина.	Скорость вверхъ.	Примѣчанія.
Уссури	40	111	13	По Уссури и Ханька съ 1 барж. въ 6,000 п. 6 в.	Сидятъ 3½ ф., съ дровами, по Шилкѣ буксировать удовлет. не могутъ.
Сунгача	40	106	13		
Ханька	40	105	12½		
Телеграфъ	40	130	11	По Шилкѣ безъ баржей 8 в.	Ходятъ безъ буксира, сидятъ до 3½ ф. съ пассажирами.
Ононъ	30	125	14		
Зея.	30	125	16		
Чита	40	125	12		
Ингода	30	125	14		
Вел. кн. Алексѣй .	40	115	16½		
Аргунь	80	130	22	По Шилкѣ съ 1 барж. въ 1,000 п. 5—6 в.	Сидитъ 2½ ф., болѣе 1 баржи не беретъ, ходитъ выше Благовѣщенска.
Корсаковъ	70	135	24¼	—	Сидятъ 3½ ф., буксиры.
№ 1	100	135	24	—	
Ермакъ	—	—	—	—	Верховые почтово-пассажирскіе съ заднимъ колесомъ.
Вѣстникъ	—	—	—	—	
Муравьевъ Амурскій	—	—	—	—	

Три послѣдніе парохода еще окончательно не приняты отъ завода, ибо оказались съ недостатками. Пароходы же «Волкъ», «Уссури», «Ононъ», «Вел. кн. Алексѣй», «Зея», и «Ингода», такъ стары и несовершенны по своей конструкціи, что не окупаютъ расходовъ своего содержанія. Эти пароходы были получены Товариществамъ отъ казны.

Благодаря установившемуся при управляющемъ г. Осиповѣ (нынѣ по болѣзни оставившему дѣла) порядку и пріобрѣтенному опыту, а главное благодаря весьма почтенной правительственной субсидіи, Товарищество ведетъ теперь свои дѣла недурно — въ томъ отношеніи, что обязательства къ казнѣ и отчасти къ частнымъ лицамъ выполняются исправно; съ послѣдними, впрочемъ, оно большихъ дѣлъ не имѣетъ. Все таки пароходы Товарищества не могутъ удовлетворить потребностей торговли безъ найма частныхъ пароходовъ. Замѣчательно также, что «Товарищество Амурскаго пароходства», хотя пароходы его ходятъ по Уссури и о. Ханька, не имѣетъ въ Владивостокѣ своего агента.

Насколько Товарищество не мѣшаетъ развиваться частнымъ пароходнымъ предпріятіямъ, которыя за послѣднее время значительно усилились въ бассейнѣ Амура, видно изъ слѣдующихъ свѣдѣній о пароходствѣ тамъ, доставленныхъ намъ г. Рединомъ. Въ 1879 году по Амурской системѣ плавали:

Названіе пароходовъ.	Сила.	Длина.	Ширина.	Скорость вверхъ.	Описаніе.
Верхне-Амурск. Золотопр. К°.					
Джалинда	120	210	24	По Амуру съ барж. 6—7 в.	Колесный буксирный, въ 2 барж. буксируетъ до 25 т. отъ Благовѣщ. до Албазина, сидитъ съ дровами 3 ф., по длинѣ своей по Шилкѣ ходить не можетъ.
Андрей.	80	135	28½	По Шилкѣ 5—6 в.	Винтовой, беретъ 7,000 п. груза, сидитъ пустой 2 ф., съ грузомъ 3½ ф.
Дикмана и К°.					
Шилка.	80	160	28	По Амуру до Благовѣщенска 8—10 в.	Колесный, груза 6,000 п., сидитъ пустой 2 ф., при 3,000 п.—3 ф., при 6,000 п.—4 ф., ходитъ между Благовѣщенскомъ и Николаевскомъ.
Молли	80	140	28		
Пахолкова П. И.					
Сибирякъ.	80	140	26	По Шилкѣ 5—6 в.	Винтовой, груза 7,000 п., сидитъ пустой 2 ф., съ полнымъ груз.—3 ф.
Работникъ	80	140	26		Система «Сибиряка», кромѣ боковъ корпуса, долженъ сидѣть менѣе.
Карась.	40	110	20		Винтовой, беретъ 3,000 п. груза, пустой 2 ф., съ полнымъ груз. 2¼ ф.
Окунь.	40	115	18½		Винтовой, собственной верфи, полн. грузъ 3,000 п., осадка 2½ ф.
Сибирякова и К°.				По Шилкѣ	
Вѣра.	80	135	30	5—6 в.	Винтовой, то же что «Сибирякъ».
Кяхт. Амурск. Товар. Кяхта	80	135	30		То же что «Вѣра» и «Сибирякъ».
Городкова и К°. Купецъ.	80	135	28		
Бр. Бутиныхъ.					
Нечаянный. . . .	50	140	20	Съ груз. по Шилкѣ 7 в.	Колесный, передѣланъ изъ пассажирскаго, беретъ 3,000 п., сидитъ пустой 2 ф., съ полн. грузомъ 3½ ф.
Плюснина А. Ф.					
Русскій.	40	110	20	Idem 5—6 в.	Винтовой, тоже что «Карась».
Шенка А. К.					
Николай	60	125	20	По Шилкѣ 4—5 в.	Колесный, ведетъ 1 баржу 6,000 п., сидитъ съ дровами 3 ф.
Люца К. Ф.					
Эмма Людорфъ . .	100	145	25	Idem 7 в.	Винтовой, по Шилкѣ ходитъ только въ среднюю воду, беретъ 6,000 п. груза, при этомъ сидитъ 4 ф.

Вотъ обзоръ движенія этихъ пароходовъ съ частными грузами съ 1871 по 1879 гг., составленный г. Рединомъ. Въ 1871 году «Купецъ» г. Пахолкова, сдѣлавъ полный рейсъ до Стрѣтенска, отъ 26 августа вторично отправился съ грузомъ чаевъ кяхтинскихъ купцовъ до 5,000 пудовъ изъ Николаевска вверхъ, довезъ этотъ грузъ до устья Шилки и выгрузилъ; далѣе по случаю мелководья груза поднять было невозможно, самый же пароходъ дошелъ на зимовку въ Стрѣтенскъ. Въ 1872 году «Купецъ» вышелъ изъ Николаевска 14 іюня и съ 7,000 п. чаевъ кяхтинскихъ купцевъ и 1,000 п. другаго груза прошелъ на проходъ безъ перегрузки въ Стрѣтенскъ, «Купецъ» въ этотъ же годъ часть груза увозилъ въ Нерчинскъ. Въ 1872 году способствовало пароходству новодненіе по Шилкѣ и Амуру. Въ 1873 году «Купецъ» возилъ грузъ сахара, стекла и другихъ предметовъ для бр. Бутиныхъ. Вышелъ изъ Николаевска въ половинѣ іюля, прошелъ насквозь въ Стрѣтенскъ, затѣмъ сходилъ еще въ Благовѣщенскъ и съ частью груза вторично поднялся до Стрѣтенска, гдѣ и остался зимовать. Въ этомъ году чайные торговцы имѣли дѣло съ «Товариществомъ Амурскаго Пароходства»; печальный исходъ этой операціи мы описываемъ ниже. Колесный пароходъ г. Людорфа «Николай» по случаю мелководья по Шилкѣ не дошелъ до Стрѣтенска.

Въ 1874 году «Купецъ» опять везъ чаи кяхтинскихъ купцевъ въ количествѣ болѣе 8,000 пудъ, вышелъ изъ Николаевска въ половинѣ іюля, для облегченія себя при малой водѣ выгрузилъ часть чаю въ Благовѣщенскъ, 6,500 п. привезъ въ Стрѣтенскъ, затѣмъ второй разъ съ остальными чаями вышелъ изъ Благовѣщенска, но по случаю мелководья и поздняго времени 150 верстъ не дошелъ до Стрѣтенска, гдѣ и остался зимовать; такимъ образомъ 1,500 п. чаю не были довезены до Стрѣтенска лишь 150 верстъ. Въ 1875 году «Купецъ» въ половинѣ іюля вышелъ изъ Николаевска съ грузомъ 8,500 пудъ чая разныхъ купцевъ; остатокъ отъ торговли по Амуру, именно около 7,000 п., доставилъ къ 25 августа до Стрѣтенска и пароходъ сданъ былъ отъ Пахолкова новымъ владѣльцамъ. Въ эту навигацію выстроенный вновь пароходъ «Вѣра» Сибирякова и К°. вышелъ изъ Николаевска вверхъ 17 сентября и по случаю поздняго времени зазимовалъ недалеко отъ устья Шилки. Въ 1876 году «Вѣра» частью перевозила грузъ вверхъ по Амуру и доставила свой грузъ до 8,000 пуд. отъ Николаевска до Стрѣтенска, гдѣ

осталась зимовать. Новый пароходъ «Кяхта» «Кяхтинско-амурскаго товарищества» сдѣлалъ три полные рейса между Николаевскомъ и Стрѣтенскомъ (2 вверхъ и 1 внизъ), вывозивъ вверхъ чаи его; онъ остался зимовать въ Стрѣтенскѣ. Кромѣ того пришли изъ Америки машины Пахолкову; одна изъ 80-сильныхъ машинъ поставлена была на пароходѣ «Сибирякъ», который, забравши на себя всѣ машины вѣсомъ до 8,000 пуд., доставилъ ихъ благополучно въ Стрѣтенскъ, гдѣ и остался зимовать.

Въ 1877 году «Вѣра» сдѣлала четыре рейса между Стрѣтенскомъ и Николаевскомъ, вывозя вверхъ гамбургскій грузъ. «Кяхта» спустилась изъ Стрѣтенска въ Николаевскъ, между Благовѣщенскомъ и Николаевскомъ сдѣлала 4 рейса и возвратилась зимовать въ Стрѣтенскъ, вывезя полный грузъ чая. «Русскій» К°. Пахолкова и Плюснина вывезъ 3,000 пуд. чаю изъ Николаевска въ Стрѣтенскъ и возилъ другой грузъ. «Карась» Пахолкова успѣшно перевозилъ по рѣкѣ Зеѣ пріисковые грузы и вывезъ людей въ Стрѣтенскъ, гдѣ остался зимовать. «Сибирякъ» былъ арендованъ «Товариществомъ Амурскаго Пароходства» и пришелъ счастливо на зимовку въ Стрѣтенскъ. Въ 1878 году «Вѣра» сдѣлала четыре рейса между Стрѣтенскомъ и Николаевскомъ, вывозила вверхъ чаи и гамбургскій грузъ и пришла на зимовку благополучно въ Стрѣтенскъ. «Кяхта» сдѣлала четыре рейса между Стрѣтенскомъ и Николаевскомъ, вывозила вверхъ чаи, зимовала въ Стрѣтенскѣ. «Сибирякъ» вывезъ 7,500 пуд. чая изъ Николаевска въ Стрѣтенскъ, остальное время работалъ для пріисковъ, зимовалъ въ Стрѣтенскѣ. «Карась» успѣшно работалъ по Зеѣ, доставляя вверхъ по рѣкѣ за 650 в. грузъ; пришелъ съ пріисковыми пароходами на зимовку въ Стрѣтенскъ. «Окунь» Пахолкова тоже работалъ по Зеѣ вмѣстѣ съ «Карасемъ», вернулся зимовать въ Стрѣтенскѣ.

Общій выводъ относительно доставки на частныхъ пароходахъ тотъ, что въ теченіи 8 навигацій пароходы не дошли до Стрѣтенска въ 1871 году на 360 верстъ и въ 1874 году 150 верстъ. Эти два случая объясняются тѣмъ, что грузъ 1871 г. отправленъ изъ Николаевска 26 августа, а въ 1874 году не доставленъ по позднему времени (7 октября) лишь остатокъ чаевъ, главная же партія достигла назначенія. Вообще грузы, отправленные изъ Николаевска не позже половины іюля, достигли Стрѣтенска, равнымъ образомъ послѣ всѣхъ восьми навигацій

(кромѣ «Купца» въ 1874 г.) пароходы всегда достигали зимовки въ Стрѣтенскѣ, своемъ окончательномъ пунктѣ. Значитъ молва, что Шилка не можетъ служить для постояннаго сообщенія, сама собою падаетъ при винтовыхъ пароходахъ. Правда пароходы «Товарищества амурскаго пароходства» въ это же время ходили по Шилкѣ по большей части неудачно, но это объясняется тѣмъ, что они сидѣли слишкомъ глубоко.

Съ 1879 г. частное пароходство еще расширилось. По свѣдѣніямъ за 1881 годъ, у Пахолкова уже шесть пароходовъ работали на Зеѣ и, кажется, всего груза, потребнаго для пріисковъ, не перевезли; другіе пароходы также всѣ были заняты. Изъ шести пароходовъ Пахолкова два построены зимою 1880 года въ Стрѣтенскѣ изъ мѣстнаго лѣса. Машины на пароходахъ изъ Сенъ-Люиса. Пахолковъ возилъ на зейскіе склады грузы двухъ золотопромышленныхъ компаній—Верхнеамурской и Зейской, болѣе 1.220,000 пуд., на разстояніе 600—650 верстъ отъ Благовѣщенска. Два хорошихъ парохода Дикмана, занятые работой, равно какъ и пароходъ Шенка, на предложеніе перевести часть груза на Зею, рѣшительно отказались. Слѣдовательно, потребность въ пароходахъ еще значительная. Братья Бутины сдѣлали въ 1880 году на своемъ Николаевскомъ заводѣ два парохода (по 20 силъ). Эти пароходы предназначались главнымъ образомъ для р. Буреи, чтобы снабжать золотые пріиски находящейся вблизи Ниманской золотопромышленной компаніи. «Кяхтинско-амурское торговое товарищество», къ имѣющимся у него двумъ пароходамъ ожидало третій изъ Европы, для перевозки по Амуру чаевъ. Такое развитіе пароходства обязано, главнымъ образомъ, развитію золотопромышленности и усиливающемуся провозу чаевъ по Амуру. По Зеѣ, Буреѣ и Амгуни пароходы возятъ исключительно пріисковые грузы. По Сунгари плаваніе не производится, да теперь, въ виду нашихъ натянутыхъ отношеній съ Китаемъ, едва-ли кто-нибудь рискнетъ отправиться туда, тѣмъ болѣе, что въ Благовѣщенскѣ съ каждымъ годомъ увеличиваются торговыя операціи китайцевъ.

Работа пароходовъ не прекращаетъ и обыкновенной перевозки на баркахъ. Для сплава по Амуру барки строятъ не длиннѣе 12 сажень. Подобная барка подыметъ 4—5,000 пудовъ и идетъ внизъ отъ Читы до Николаевска въ $1^1/_2$ мѣсяца. Тамъ барки ломаются на дрова. Рабочіе на баркахъ изъ Забайкальской обла-

сти. Сплавъ труденъ и только верстъ за 400 выше Благовѣщенска можно свободно идти ночью.

Какъ мы уже говорили, одинъ изъ выгоднѣйшихъ путей для доставки въ Россію черезъ Сибирь чаевъ — это путь по Амуру, тѣмъ не менѣе до сихъ поръ имъ еще мало пользуются. Сначала взялось за него, въ 1873 году, «Товарищество амурскаго пароходства» въ лицѣ директора-распорядителя г. Изенбека. Послѣдній прислалъ въ Ханькоу пароходъ «Николай», который, благодаря сочувствію русскихъ резидентовъ, получилъ полный грузъ за фрахтъ по 8 рублей съ ящика или 72 рубля съ тонны до Стрѣтенска, тогда какъ въ то же время везли грузы до Лондона по 3 ф. 10 ш. (или 28 рублей съ тонны). Но и при такомъ непомѣрно высокомъ фрахтѣ Товарищество распорядилось съ грузомъ не очень любезно: большую часть его подмочило и затѣмъ распродало, а остатки доставило въ Стрѣтенскъ сухимъ путемъ, зимою, чуть ли не черезъ два года, да и тамъ долгое время не сдавало довѣренному чаевладѣльцевъ. У послѣднихъ было съ Товариществомъ судебное разбирательство, послѣ котораго грузъ выручился уже въ самомъ печальномъ видѣ, и поэтому большая часть байховыхъ чаевъ была распродана въ Нерчинскѣ за безцѣнокъ. Означенный опытъ произвелъ тяжелое впечатлѣніе на чаевладѣльцевъ. «Товарищество амурскаго пароходства» при подобномъ веденіи дѣла также ничего не выиграло; пароходъ его «Николай» погибъ близъ береговъ Японіи, а другой — «Александръ» былъ отобранъ въ Лондонѣ банкомъ «London Bank of commerce» и проданъ въ 1874 году *).

Мысль возобновить доставку чаевъ черезъ Амуръ явилась тогда у торговаго дома гг. Токмаковъ, Шевелевъ и К°. Они пріобрѣли морской пароходъ въ Англіи, назвали его «Батракомъ» и прислали въ Китай. Но никто изъ нашихъ чаеторговцевъ, наученныхъ прежнимъ горькимъ опытомъ отправки чаевъ черезъ Амуръ, не сдѣлалъ распоряженія отправлять чай на «Батракѣ». Оттого, прибывши въ Ханькоу въ іюлѣ 1876 года, «Батракъ» былъ вынужденъ взять грузъ до Тянь цзина 869 тоннъ, по $7^1/_8$ ланъ за тоннъ, и въ Ханькоу уже не возвращался. Послѣ чего «Батракъ» доставлялъ кое-какіе грузы для нашего правительства въ Владивостокъ и Николаевскъ. Въ

*) Теперь «Товарищество амурскаго пароходства» возитъ чаи только по рѣкѣ; изъ 120,764 п. частныхъ грузовъ, перевезенныхъ Товариществомъ въ 1880 г., чая кирпичнаго и байховаго было 26,940 пудовъ.

1877 году онъ былъ снова зафрахтованъ правительствомъ также для перевозки грузовъ въ порта Приморской области. Но и тамъ онъ работалъ въ убытокъ владѣльцамъ, до своей гибели. Очевидно, безъ сочувствія ведущихъ торговлю съ Китаемъ дѣло амурскаго чайнаго транзита не пойдетъ. Существующая «Кяхтинско-Амурская Торговая Компанія», ведущая чайную торговлю на Амурѣ, до сихъ поръ предпочитаетъ для доставки туда грузовъ фрахтовать изъ Шанхая парусныя суда, ибо по случаю малаго количества грузовъ она не можетъ фрахтовать пароходовъ.

Мы уже говорили о большихъ затрудненіяхъ для нашей чайной торговли отъ недостатка собственныхъ перевозочныхъ средствъ и полной зависимости отъ иностранныхъ компаній. Отъ этого бываютъ случаи въ родѣ слѣдующихъ. Для перевозки чаевъ въ Тянь-цзинъ русскія фирмы заключили условіе съ пароходными компаніями «China Navigation» и «China Merchants Steam Navigation C°.», но первая компанія заявила въ 1877 году, что она болѣе грузовъ принимать на Тяньцзинъ не можетъ, по причинѣ закрывшейся навигаціи съ сѣвернымъ Китаемъ, хотя пароходы ея въ то же время работали на этой самой линіи, но только за болѣе высокій фрахтъ. Послѣ этого обратились къ китайскимъ компаніямъ; но ихъ большіе морскіе пароходы были заняты перевозкою войскъ съ юга на сѣверъ и потому затянули перевозку. Съ перевозкою первосборныхъ чаевъ на Амуръ съ зафрахтованнымъ пароходомъ компаніи «Jardine, Matheson et C°.» случилась тоже неудача, и этого парохода, когда въ немъ была нужда, чтобы взять привезенные уже въ Шанхай чаи для отправки дальше, не оказалось и пришлось хотя отчасти обращаться къ помощи другой компаніи.

Произвольное увеличеніе компаніями фрахта въ 1877 году вдвое противъ 1874, 1875 и 1876 годовъ и затрудненіе обойтись безъ этихъ компаній подсказало русскимъ въ Ханькоу мысль основать собственную пароходную компанію, участниками которой были бы лица, ведущія дѣла въ Китаѣ, для чего собрать акціями капиталъ, завести пароходы, поставить ихъ на линіи между Фучао, Ханькоу и Тяньцзиномъ для перевозки акціонернаго груза и такимъ образомъ оставлять въ русскихъ рукахъ солидную цифру платимаго до сихъ поръ русскими фрахта англичанамъ и въ китайскую компанію, и выйти хотя отчасти изъ-подъ опеки англичанъ и китайцевъ.

Обсудивъ эту мысль, русскіе въ Ханькоу обратились къ коммерческимъ лицамъ и домамъ въ Москвѣ, Кяхтѣ и др. мѣста съ соотвѣтственнымъ приглашеніемъ, въ которомъ предлагали обставить дѣло и повести его согласно англійскихъ уставовъ, выработанныхъ для отдаленныхъ окраинъ. По этимъ уставамъ компаніи устраиваются не съ цѣлью наживы отдѣльнымъ акціонерамъ, а что бы пользоваться барышами отъ компаніи самимъ же грузоотправителямъ. На подобныхъ основаніяхъ устраиваются англичанами на дальнемъ Востокѣ большинство компаній, отъ того то эти компаніи всегда и процвѣтаютъ. Согласно съ этимъ началомъ учредителямъ предоставлялось право предложить часть акцій въ постороннія руки только въ томъ исключительномъ случаѣ, если акціи не всѣ будутъ взяты лицами, которыя ведутъ сухопутную торговлю съ Китаемъ. Въ приглашеніи заявлялось, что новое предпріятіе обѣщаетъ быть серьезнымъ и обширнымъ опытомъ заведенія нашего торговаго флота въ Восточномъ океанѣ. Предполагаемые пароходы, не требующіе собственно для китайскихъ рейсовъ никакой субсидіи отъ правительства, не замедлятъ-де перенести свою дѣятельность на порта Приморской области и пособятъ развитію пароходства по Амуру.

Предлагаемое товарищество на вѣрѣ и на паяхъ для перевозки чаевъ должно было называться «Русская Ханькоуская пароходная компанія». Въ запискѣ къ проекту товарищества объяснялось, что въ Тяньцзинъ изъ Ханькоу и Фучао идетъ ежегодно отъ 20,00 до 3,000 тоннъ груза, съ платою 8—12 ланъ за тонну въ 40 куб. фут., что, считая по 2 руб. 50 коп. за ланъ, составляетъ фрахтъ отъ 386 до 538,000 рублей. Вслѣдствіе этого предлагалось, срокомъ на десять лѣтъ, собрать на 300 паевъ капиталъ въ 60,000 фунтовъ стерлинговъ, съ первоначальнымъ взносомъ по 170 ф. с. на акцію. На этотъ капиталъ должны были быть пріобрѣтены два парохода по 1,100 тоннъ, съ осадкою въ 12 футовъ и скоростью 8—10 узловъ.

При грузѣ до 10,000 тоннъ въ годъ компанія обязана была имѣть фрахтъ въ Тяньцзинъ—изъ Ханькоу 8 ланъ, изъ Фучао 10 ланъ. Русскіе купцы обязывались, въ теченіе первыхъ четырехъ лѣтъ, давать всѣ свои грузы въ Тяньцзинъ компаніи, если только ея фрахты не будутъ на 1 ланъ дороже фрахтовъ на иностранныхъ судахъ. Перевозку грузовъ предполагалось производить въ теченіи 6 мѣсяцевъ, остальное время года па-

роходы занимались бы перевозкою пассажировъ. Примѣрная смѣта расходовъ не превышала 107,052 ланъ въ годъ. Агентамъ предполагалась коммисія 7% съ фрахта и агентство поручалось торговымъ домамъ по очереди, каждому на срокъ одного года. При соединеніи этого дѣла съ морскими сообщеніями въ Приморскую область, необходимая правительственная субсидія исчислялась въ 150—310,000 рублей, смотря по числу рейсовъ.

Означенный проектъ былъ выработанъ въ 1878 году. Учредители достали изъ Лондона чертежи пароходовъ и подробныя смѣты; кромѣ того, г. Пономаревъ въ 1879 году нарочно отправился чрезъ Сибирь въ Россію, и лично убѣждалъ купцевъ, разъясняя и доказывая полезность предпріятія. Когда общее согласіе такимъ способомъ, казалось, было прочно обезпечено въ Кунгурѣ и Москвѣ, тогда г. Пономаревъ сообщилъ изъ Москвы всѣмъ подписавшимъ обязательство о состоявшейся компаніи по телеграфу и назначилъ подписавшимся на акціи взносить капиталъ къ гг. Вогау и К°. Многіе участники перевели деньги по назначенію немедленно, но главные изъ нихъ находились въ Кяхтѣ и, вслѣдствіе очень дорогаго провоза чаевъ по Монголіи, на что приходилось непредвидѣнно тратить капиталы, не могли сдѣлать нужные взносы. Затѣмъ наступило время натянутыхъ отношеній между Россіей и Китаемъ, которое разстроило на время это прибыльное и даже необходимое предпріятіе.

Оно возникло нѣсколько въ другой формѣ, именно въ видѣ утвержденнаго въ 1880 году пароходства Шевелева и К°. Получивъ концессію, г. Шевелевъ долго не могъ, однако, собрать необходимый капиталъ, онъ думалъ даже уступить свое предпріятіе Добровольному флоту, и только послѣ двухлѣтняго ожиданія пришелъ въ Владивостокъ пароходъ г. Шевелева «Байкалъ». Этотъ пароходъ, получающій субсидію отъ правительства въ 60,000 рублей въ годъ, обязанъ, согласно устава, поддерживать срочное сообщеніе для перевозки почты, пассажировъ и грузовъ между Ханькоу, Шанхаемъ, Нагасаки, Владивостокомъ, двумя сахалинскими портами: Корсаковскимъ постомъ и Дуэ, Николаевскомъ на Амурѣ, де-Кастри, Императорскою гаванью и заливомъ св. Ольги. Причемъ впродолженіи навигаціи пароходъ долженъ побывать въ сахалинскихъ и другихъ сѣверныхъ портахъ по 4 раза, въ Владивостокѣ 8 разъ, въ Шанхаѣ 5 разъ. Осенью въ послѣдній разъ отходилъ

онъ по росписанію на 1882 годъ изъ п. Корсаковскаго 7-го октября. Такимъ образомъ Сахалинъ получилъ наконецъ правильное вплоть до осени сообщеніе съ материкомъ.

Пароходъ «Байкалъ» долженъ сослужить не малую службу, да и не легкую, поэтому на него возлагаются большія надежды. Вотъ сущность контракта, заключеннаго г. Шевелевымъ съ правительствомъ: Пароходъ обязанъ перевозить безплатно почту, курьеровъ и пр. и съ платою по пониженному тарифу—всѣхъ казенныхъ пассажировъ. Въ случаѣ опозданія прибыть во Владивостокъ или Николаевскъ онъ штрафуется 100 руб. за каждый день. Для поощренія новаго дѣла и въ награду за перевозку почты г. Шевелевъ получаетъ за каждую пройденную милю 3 р. въ продолженіи 10 лѣтъ, а въ слѣдующія 5 лѣтъ — тоже, со сбрасываніемъ ежегодно 10%. Въ случаѣ войны пароходъ поступаетъ въ распоряженіе правительства за ту же помильную плату.

Пока, однако, «Байкалъ» работалъ слишкомъ медленно. По газетнымъ извѣстіямъ, капитанъ его (теперь уже замѣненный новымъ) снимался съ якоря лишь въ хорошую погоду, потому вѣчно опаздывалъ. Разъ пароходъ опоздалъ во Владивостокъ на 3 недѣли, подъ предлогомъ бурь, которыя почему-то никогда не задерживаютъ японскихъ пароходовъ, приходящихъ въ срокъ и не опаздывающихъ болѣе сутокъ, хотя пароходы почти одинаковы: «Байкалъ» имѣетъ 713 тоннъ, а «Tsuruga-Maru»—661 тонну.

Пароходство г. Шевелева вмѣстѣ съ японскимъ пароходствомъ обезпечиваютъ для Владивостока срочное сообщеніе съ Китаемъ, Кореею, Японіей и Сахалиномъ. Но сообщеніе Владивостока съ верховьями Уссури, наиболѣе теперь заселенными, по прежнему совершаются только казеннымъ пароходомъ. Владивостокскій городской голова Ѳедоровъ обратился поэтому къ правительству съ просьбою дать ему въ теченіи десяти лѣтъ субсидію въ видѣ помильной платы, для учрежденія пароходства по рѣкѣ Суйфуну. Пароходство будетъ состоять изъ двухъ пароходовъ: рѣчного въ 20 и морского въ 40 номинальныхъ силъ и должно содержать товаро-пассажирское сообщеніе между Владивостокомъ и с. Никольскимъ, совершая по три рейса въ недѣлю; пароходство провозитъ почтовую корреспонденцію безплатно, а военные грузы, солдатъ, арестантовъ и переселенцевъ съ сельско-хозяйственными орудіями—по уменьшенной цѣнѣ: грузы по $^{2}/_{10}$ коп. съ пудоверсты, а людей по $^{3}/_{10}$ коп. съ версты;

частные грузы и пассажиры платятъ вдвое. За эту скидку правительство должно платить субсидію, въ видѣ преміи, по 1 руб. за каждую пройденную пароходами версту и, сверхъ того, очистить и углубить фарватеръ Суйфуна, или заплатить г. Ѳедорову за эту работу особо 75,000 руб.

Если принять разстояніе между Владивостокомъ и селен. Никольскимъ въ 100 верстъ, то получится слѣдующій разсчетъ: два парохода, дѣлая по три рейса въ недѣлю каждый, выработаютъ преміи 2,400 руб. въ мѣсяцъ, а въ навигацію (шесть мѣсяцевъ) 14,400 руб. Прибавивъ къ этой суммѣ 7,500 руб., составляющіе годовую стоимость очистки фарватера, получимъ почти 22,000 руб. Получая отъ казны, по сдѣланному выше разсчету, 22,000 руб., г. Ѳедоровъ съ избыткомъ покроетъ расходы по содержанію пароходства одною субсидіей, а уменьшенная плата за казенныхъ пассажировъ и грузы составитъ уже его чистую прибыль.

Мы говорили выше неоднократно о пароходномъ предпріятіи Филипеуса и К°, содержащаго срочныя сообщенія съ портами Охотскаго моря и Камчатки, и указывали на недостатки этого пароходства. Впрочемъ, по слухамъ, службою новаго парохода г. Филипеуса, «Камчатка», довольны. Шкиперъ парохода—финляндецъ. Дѣйствуетъ это пароходство по контракту, заключенному Министерствомъ внутреннихъ дѣлъ 15 іюня 1876 года, на основаніи Высочайше утвержденнаго 8 декабря 1875 года журнала особаго совѣщанія по дѣламъ Приамурскаго края. Срокъ контракта десятилѣтній, и субсидія г. Филипеусу опредѣлена въ 30,000 рублей въ годъ. Такъ какъ всѣ дѣла по мореходству и получающихъ пособіе пароходныхъ предпріятій сосредоточены у насъ въ Министерствѣ финансовъ, то казалось бы, что послѣднему слѣдовало бы вѣдать и предпріятіемъ г. Филипеуса, хотя предлогъ для субсидіи послѣднему — снабженіе продовольствіемъ отдаленнѣйшихъ пунктовъ Приморской области. Пароходъ г. Филипеуса «Камчатка» имѣетъ 703 тонны.

ГЛАВА XXIII.

Срочныя пароходныя сообщенія въ русскихъ владѣніяхъ на Тихомъ океанѣ.

(Окончаніе).

Добровольный флотъ, его дѣятельность по установленію сношеній съ Приморскою областью, Китаемъ и Японіей.—Тарифы на перевозку пассажировъ и грузовъ.—Положеніе Добровольнаго флота.—Русское общество пароходства и торговли. — Расходы пароходства въ пути. — Консульскіе сборы.—Суэзскій каналъ, Одесса и Севастополь.

Изъ всѣхъ попытокъ къ установленію пароходныхъ сообщеній Россіи какъ съ ея отдаленными областями на Тихомъ океанѣ, такъ и съ богатыми рынками Китая и Японіи наиболѣе вниманія заслуживаетъ дѣятельность «Общества Добровольнаго флота».

Добровольный флотъ возникъ, какъ извѣстно, во время послѣдней войны, когда ожидался разрывъ съ Англіей. Купленные для обращенія въ крейсеровъ нѣмецкіе почтовые пароходы по окончаніи перевозки войскъ изъ Турціи остались безъ работы и были вынуждены возить, напр. въ Нью-Іоркъ, по 16 шилл. съ тонны. Такой фрахтъ не покрывалъ $^2/_3$ навигаціонныхъ расходовъ и надобно было утилизировать болѣе производительно флотъ Общества. Правленію «Общества Добровольнаго флота» пришла тогда благая мысль обратить свои пароходы на развитіе сообщеній Россіи съ ея дальними восточными окраинами, а равно съ Китаемъ и Японіей. Предсѣдатель Правленія К. П. Побѣдоносцевъ и управляющіе дѣлами Общества, бывшій Н. М. Барановъ и нынѣшній Н. В. Вахтинъ, съ большою настойчивостью принялись за осуществленіе этого предположенія и, благодаря вложенной энергіи, а также и патріотической поддержкѣ нѣсколькихъ мос-

ковскихъ и сибирскихъ чайныхъ торговцевъ и фабрикантовъ, дѣло мало по малу организовалось; операціи Общества на дальнемъ Востокѣ постепенно расширяются и если онѣ не приносятъ еще барышей, то и убытки невелики, сравнительно съ громадными послѣдствіями. Этотъ результатъ надо считать весьма благопріятнымъ, потому что «Общество Добровольнаго флота», преслѣдуя патріотическую цѣль—способствовать развитію русской торговли, не имѣетъ значенія коммерческаго предпріятія. Если установленіе прямого сообщенія Россіи съ далекою окраиною и подвозъ чая прямо изъ первыхъ рукъ, минуя иностранныхъ коммиссіонеровъ, принесетъ существенную пользу отечественной торговлѣ, то цѣль Общества можно считать достигнутою.

Не получая помильной платы, «Общество Добровольнаго флота» не могло установить вполнѣ срочное сообщеніе черноморскихъ портовъ съ портами Тихаго океана, но, изучивъ положеніе тамъ торговли, оно ежегодно отправляетъ пароходы въ довольно опредѣленные сроки. Для этого оно комбинируетъ посылку казенныхъ грузовъ въ Владивостокъ и на о. Сахалинъ съ перевозкою чаевъ изъ Китая; Японія же служитъ промежуточною станціею. Для этого къ первому сбору чая высылаются самые быстрые изъ пароходовъ Добровольнаго флота, способные поднять возможно большій грузъ, въ Ханькоу, гдѣ Общество старается получить обратный фрахтъ въ Россію, что для первосборныхъ чаевъ не затруднительно. Комбинировать плаваніе нашихъ пароходовъ къ о. Сахалину и въ Приморскую область, съ полученіемъ наивыгоднѣйшаго обратнаго фрахта, слѣдуетъ такъ, чтобы пароходъ, назначенный къ первому сбору чая, уходилъ изъ Одессы съ такимъ разсчетомъ, прибыть въ первыхъ числахъ Апрѣля во Владивостокъ и имѣть лишь грузъ для этого порта, ибо въ сѣверныхъ портахъ въ это время навигація еще закрыта; по окончаніи же выгрузки въ Владивостокѣ, слѣдовать прямо въ Ханькоу, куда прибыть не позже половины мая. Пароходъ, назначенный для втораго сбора чая, долженъ взять грузъ и ссыльно-каторжныхъ и выходить изъ Чернаго моря съ такимъ разсчетомъ, чтобы прибыть къ острову Сахалину не позже мая; по окончаніи выгрузки у Сахалина и сдачи ссыльно-каторжныхъ, принять полный грузъ дуйскаго угля и слѣдовать въ Шанхай, гдѣ, сдавъ уголь для продажи, идти въ Ханькоу, куда и стараться прибыть не позже іюня. Внѣ этихъ фрахтовъ можно конечно получить фрахтъ на Лондонъ или Нью-

Іоркъ, но далеко дешевле предъидущихъ, отъ 1½ до 3½ ф. ст., и такъ какъ пароходъ возвратится въ иностранный, а не русскій портъ, то пошлина за проходъ Суэзскимъ каналомъ не будетъ возвращена. Величина же пошлины за проходъ каналомъ туда и обратно для судовъ такого размѣра какъ суда Добровольнаго флота свыше 15,000 руб.

Сообразно этимъ указаніямъ, въ 1879 году, пароходъ Общества «Нижній Новгородъ» отвезъ на о. Сахалинъ каторжныхъ, а обратно взялъ до Шанхая грузъ сахалинскаго угля—187 тоннъ, а въ Шанхаѣ 1,000 тоннъ чая для Лондона, по 2 ф. 7 ш. 6 п. за тонну, и 400 тоннъ разныхъ грузовъ въ Гонъ-Конгѣ и Сингапурѣ, за что пришлось фрахта около 50,000 рублей. Ободренное удачею этого перваго плаванія, «Общество Добровольнаго флота» рѣшилось въ слѣдующую навигацію значительно расширить свои операціи на дальнемъ Востокѣ.

Въ 1880 году крейсеръ «Россія» былъ зафрахтованъ изъ Кронштадта въ Владивостокъ съ войсками и грузами морскаго и военно-сухопутнаго вѣдомствъ (фрахтъ 198,461 руб.). Совершивъ до Владивостока переходъ въ 54 дня, «Россія» отправилась затѣмъ въ Шанхай, гдѣ, а равно въ Гонъ-Конгѣ, взяла 3,032 тоннъ чая для Лондона по 3 фун. 2½ шилл. за тонну (фрахтъ 85,093 руб.). Крейсеръ «Москва» отправился въ Владивостокъ съ 60,393 пуд. разныхъ товаровъ (въ томъ числѣ въ Владивостокъ 8,539 пудовъ, въ Николаевскъ 41,774 пуда и въ Дуэ 10,080). Плата за провозъ была получена: до Владивостока 70 коп., до Дуэ—75 коп. и до Николаевска 1 р. 5 к. съ пуда или ведра; фрахтовыхъ денегъ причиталось за перевозку 61,260 руб., изъ нихъ 15,124 руб. на долю вновь пріобрѣтеннаго въ Англіи парохода «Владивостокъ», который доставилъ изъ Владивостока въ Николаевскъ и Дуэ предназначенные въ эти порта грузы. На обратный рейсъ «Москва» зафрахтована была шестью крупными московскими фирмами для доставки чаевъ перваго сбора изъ Ханькоу, гдѣ пароходъ долженъ былъ быть не позже 3-го мая, а прибыть въ Одессу или Севастополь обязательно въ 42 дня. Плата за провозъ назначена въ 4 фунт. стерл. 10 шил. за тонну. Всего было привезено «Москвою» 2,800 тоннъ чая и получено 120,834 руб. фрахта. Крейсеръ «Петербургъ» былъ зафрахтованъ московскою фирмою Л. Кнопъ и К°., для перевозки въ Одессу изъ Ханькоу первосборныхъ чаевъ, въ количествѣ 2,500 тоннъ, фрахтовая цѣна была условлена 4 фунт.

стерл. 10 шил. съ тонны, обязательный срокъ прибытія парохода въ Ханькоу—не позже 3-го мая; а доставка въ Одессу 42 дня по выходѣ изъ Ханькоу. Пароходъ привезъ 2,648 тоннъ чая и выручилъ 112,501 руб. Въ томъ же году «Петербургъ» успѣлъ снова отправиться въ порты Приморской области съ пассажирами и грузами: 60,376 пуд. казенныхъ и 5,723 частныхъ, за что выручилъ 62,753 руб. «Нижній Новгородъ» отвезъ на Сахалинъ 447 ссыльно-каторжныхъ и 62 дѣтей и 72,000 пуд. казен. груза (фрахтъ 161,867 руб., въ томъ числѣ за грузы 53,817 руб.). Затѣмъ пароходъ перевозилъ грузы и пассажировъ между Дуэ, Корсаковскимъ постомъ, Владивостокомъ и Посьетомъ. Обратно «Нижній Новгородъ» взялъ 550 мусульманскихъ пассажировъ изъ Сингапура въ Джедду по 20 долл. съ взрослаго и 10 долл. съ ребенка, всего до Одессы было выручено фрахта 41,810 руб. Пароходъ «Владивостокъ» отвезъ изъ Одессы въ порты Приморской области 32,486 пуд. казеннаго и частнаго груза (фрахтъ 27,428 руб.) и до закрытія навигаціи плавалъ между Владивостокомъ, Николаевскомъ и о. Сахалиномъ.

Въ 1881 году «Россія» отправилась съ грузомъ въ 1,800 тоннъ въ Владивостокъ, откуда пошла въ Ханькоу, гдѣ взяла 3,031 тоннъ чая (фрахтъ 132,724 руб.), который и доставила въ Одессу въ 42 дня, зайдя между прочимъ въ Сайгунъ, гдѣ, какъ и вообще во всѣхъ французскихъ портахъ, приходъ и уходъ судовъ обставленъ множествомъ самыхъ странныхъ и стѣснительныхъ формальностей. «Петербургъ» взялъ въ Ханькоу 2,440 тоннъ чая (фрахтъ 106,740 руб.). Пароходъ снялся съ якоря 27 мая въ 3 часа ночи и, подъ проводкою лоцмана, пошолъ внизъ по теченію, а въ 6 часовъ вечера слѣдующаго дня благополучно прошелъ Вусунгъ, сдѣлавъ этотъ переходъ безостановочно въ 39 часовъ; переходъ замѣчательный, обратившій на себя вниманіе мѣстной печати. Прибывъ въ Одессу, «Петербургъ» снова отправился на остр. Сахалинъ съ грузами (фрахтъ 16,000 руб.), откуда въ Владивостокъ и затѣмъ въ Шанхай. Взявъ въ послѣднемъ 445 тоннъ чая 3-го сбора г. Губкина и др. лицъ, пароходъ зашелъ за дополнительнымъ грузомъ въ Коломбо на о. Цейлонѣ. «Нижній Новгородъ» принялъ для Сахалина и Владивостока 50,000 пуд. груза и 476 ссыльно-каторжныхъ, которыхъ и сдалъ по назначенію, зайдя между прочимъ и въ де-Кастри. Опасаясь опоздать въ Манилу, гдѣ

ожидалъ заранѣе законтрактованный срочный грузъ сахара въ Ливерпуль, «Нижній Новгородъ» былъ вынужденъ оставить де-Кастри, не дождавшись условленнаго свиданія, и зайти въ Владивостокъ, чтобъ сдать тамъ грузъ. Это обстоятельство имѣло весьма прискорбныя послѣдствія. Пакгаузъ общества въ названномъ портѣ былъ наполненъ товарами и потому грузъ пришлось сложить подъ открытымъ небомъ, укрывъ брезентомъ, что не спасло его отъ расхищенія и порчи. Мало того, отправляемые по назначенію частями, въ теченіи навигаціи на «Владивостокѣ», товары достигли Николаевска такъ поздно, что не могли быть доставлены вверхъ по Амуру въ то же лѣто. Всѣ эти причины не только принесли Обществу убытокъ, но вредно повліяли на его дѣла. Отправители склонились на увѣщанія иностранцевъ и передали свои грузы на суда, зафрахтованныя гамбургскими купцами, почему весной 1882 года пароходы Общества получили мало клади для доставки въ наши восточныя гавани. Обратно «Нижній Новгородъ» пошелъ въ Лондонъ, зайдя за грузомъ въ Манилу и Коломбо. «Владивостокъ» также, идя изъ Владивостока въ Одессу, заходилъ въ Коломбо и Бомбей. Изъ Одессы принявъ грузъ и пассажировъ, онъ ушелъ въ Николаевскъ, зайдя въ Коломбо, Гонъ-Конгъ и Владивостокъ. Изъ Николаевска пароходъ отправился въ Японію и совершилъ нѣсколько рейсовъ между Нагасаки, Нючжуаномъ, Гонъ-Конгомъ, Пенангомъ и Банкокомъ. Изъ послѣдняго «Владивостокъ» перевозилъ рисъ въ Гонъ-Конгъ за фрахтъ по 21—26 сентовъ за пикуль.

Въ навигацію 1882 года всѣ 5 пароходовъ Добровольнаго флота были зафрахтованы для перевозки чая московскими купцами, барономъ Кнопомъ и отчасти евреями. «Россія» отправилась въ Владивостокъ съ грузомъ 3,255 пуд. и 3,034 ведеръ спирта (фрахтъ 14,451 руб.), откуда зашла въ Ханькоу, гдѣ взяла 3,356 тоннъ чая (фрахтъ 151,783 руб.). «Петербургъ» изъ Одессы пошелъ прямо въ Ханькоу, гдѣ погрузилъ 2,736 тоннъ чая (фрахтъ 125,220 р.) и, пройдя до Вусунга въ 38 часовъ, прибылъ въ Одессу въ 36 дней. Сведя итоги этого плаванія оказывалось, что переходъ «Петербурга» долженъ быть отнесенъ къ числу необыкновенно быстрыхъ. По средней скорости всѣхъ чайныхъ пароходовъ, онъ уступилъ только одному «Sterling Castle», спеціально для этой цѣли построенному пароходу. «Нижній Новгородъ», по пріемѣ 500 ссыльно-каторжныхъ и 20,000 пуд. груза, пошелъ

на о. Сахалинъ, откуда отправился въ Ханькоу за чаемъ, коего и получилъ отъ г. Боткина 1,750 тоннъ, по 4 фунт. стер. за тонну, для доставки въ Одессу. Въ Одессѣ «Нижній Новгородъ» принялъ пассажировъ, ходоковъ отъ крестьянъ-переселенцевъ въ Приморскую область и грузъ (фрахтъ 20,700 руб.) и пошелъ въ Владивостокъ, зайдя между прочимъ по дорогѣ въ Ямбо и Джедду. Изъ Владивостока пароходъ возвратился въ Европу. «Москва», на которомъ поставлены были новые котлы, благополучно перевезла въ Владивостокъ новобранцевъ и 20,000 пуд. частнаго груза, но, взявъ въ Ханькоу 2,723 тоннъ чая, пароходъ 7 іюня разбился отъ невѣрнаго счисленія у мыса Расъ-Гафунъ. Судно и грузъ погибли, но весь экипажъ и пассажиры спаслись благополучно. «Владивостокъ» изъ Гонъ-Конга ходилъ въ Кантонъ, Чифу, Тяньцзинъ и Нючжуанъ. Затѣмъ пароходъ снова ходилъ въ Пенангъ, откуда отправился въ Шанхай, гдѣ взялъ 907 тоннъ чая, принадлежащаго г. Пономареву, и отвезъ въ Николаевскъ (фрахтъ 15,395 р.). Послѣ того «Владивостокъ» занимался перевозкою разныхъ фрахтовъ между китайскими и японскими портами.

Плаванія «Владивостока» нельзя назвать удачными, не говоря уже о томъ, что «Владивостокъ», въ ожиданіи смѣны командировъ, стоялъ 2½ мѣсяца во Владивостокѣ, когда онъ могъ въ это время работать. Этотъ пароходъ поддерживалъ сообщеніе преимущественно между иностранными портами, ссылаясь на то, что плаваніе между нашими портами Восточнаго Океана представляетъ много неудобствъ. Дѣйствительно плаваніе въ Николаевскъ невыгодно, вопервыхъ, потому, что пароходъ не можетъ брать болѣе 28,000 пудовъ, чтобъ не сѣсть глубже 12½ футовъ, да и при этомъ углубленіи приходится задѣвать грунтъ, идя по створамъ на баръ рѣки Амура. Вовторыхъ, всегда уходитъ оттуда пустымъ. Одно удобство Николаевска это—удобная и скорая выгрузка. Дуэ также представляетъ собою всѣ неудобства: вопервыхъ по той тратѣ угля, какая производится за каждое пребываніе тамъ, имѣя постоянно готовыми полные пары; вовторыхъ, по тому времени, какое приходится затрачивать на выгрузку. Кромѣ того за все время пароходъ не имѣетъ времени привестись въ должный порядокъ при постоянной поспѣшности, какая отъ него требуется. Очевидно, плавать между портами Приморской области постоянно безъ помильной платы невозможно.

Въ нынѣшнемъ 1883 г. на «Россіи» отправилось 793 переселенцевъ. Кромѣ того 60,000 пуд. груза главнаго тюремнаго управленія и 8,000 пуд. частнаго груза. На «Петербургѣ» отправлено 784 переселенца и 38,000 пуд. частнаго груза, кромѣ пассажировъ и семействъ ссыльно-каторжныхъ. На «Костромѣ», пріобрѣтенномъ въ Гласго, взамѣнъ погибшей «Москвы», отправлено груза 70,000 пуд. переселенческаго, 5,000 пуд. главнаго тюремнаго управленія и около 2,000 пуд. частнаго. «Нижній-Новгородъ» ушелъ съ 530 ссыльно-каторжными и 39,000 пуд. груза главнаго тюремнаго управленія и 2,000 пуд. частнаго.

Изъ 50,000 пуд. частнаго груза собственно изъ Москвы 25,000 пуд. отправилъ купецъ Чуринъ и 5,000 пуд. повѣренный кяхтинскаго торговаго товарищества Барановъ; весь московскій товаръ состоитъ преимущественно изъ мануфактурныхъ товаровъ и церковныхъ вещей; остальной грузъ изъ Одессы: бакалейные и колоніальные товары, искусственное масло и пр.

Обратно пароходы общества должны перевезти 9,700 тоннъ чая, за что получатъ фрахтъ 360,000 руб., или приблизительно около 1 руб. 45 коп. съ пуда, за разстояніе отъ Ханькоу и Фучао до Одессы и Севастополя. Именно «Россія» доставила уже 3,350 тоннъ, «Петербургъ» 2,500 тоннъ первосборныхъ чаевъ, «Кострома» привезетъ также 2.500 тоннъ остатковъ первосборнаго чая и часть второсборнаго; «Нижій-Новгородъ» взялъ въ Шанхаѣ 1,360 тоннъ второсборнаго чая *). Весь чай идетъ, небольшими сравнительно партіями, московскимъ торговымъ домамъ и небольшая часть одесскимъ купцамъ. «Россія» и «Петербургъ» зафрахтованы были съ обязательствомъ доставить чай въ Одессу: «Россія» 1 іюля, а «Петербургъ» къ 5-му іюля, «Кострома» къ 15-му іюля; «Нижній-Новгородъ» долженъ придти въ Одессу въ началѣ августа. Для перевозки привозимаго количества чая «Общество юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ» приспособляетъ до 500 вагоновъ, которые послѣ погрузки въ нихъ ящиковъ съ чаемъ запечатываются мѣстною таможней и прямо отправляются въ Москву, гдѣ уже и взыскивается за чай пошлина.

---

*) Доставкой чая на пароходахъ Добровольнаго флота не исчерпывается весь русскій чайный сезонъ нынѣшняго года. Нѣкоторыя торговыя фирмы зафрахтовали два гамбургскіе парохода «Екатерину» и «Лидію», на которыхъ въ первыхъ числахъ іюля для нихъ должно было прибыть до 4,000 тоннъ первосборнаго чая.

Для перевозки въ порты Тихаго океана на пароходы Добровольнаго флота принимаются пассажиры трехъ классовъ. Пассажирамъ I и II класса отводятся помѣщенія въ каютахъ, а пассажирамъ III класса—въ закрытыхъ палубахъ. Пассажиры III класса принимаются, впрочемъ, лишь въ тѣхъ случаяхъ, когда въ закрытыхъ палубахъ будетъ свободное отъ грузовъ помѣщеніе.

За провозъ пассажировъ взимается плата, согласно установленнымъ тарифамъ, которыхъ для линіи Одесса-Владивостокъ два: обыкновенный и уменьшенный. По уменьшенному тарифу взимается плата лишь съ лицъ, состоящихъ на государственной службѣ или ѣдущихъ по дѣламъ, касающимся «Общества Добровольнаго флота». Плата показана въ тарифѣ въ кредитныхъ рубляхъ; при взиманіи ея въ иностранныхъ портахъ иностранною монетою, впредь до особаго объявленія, одинъ кредитный рубль считается равнымъ 2,50 франк., 2 шиллингамъ или половинѣ доллара. Дѣти моложе 3-хъ лѣтъ перевозятся безплатно; съ дѣтей отъ 3 до 10 лѣтъ взимается половина стоимости билета. По послѣднему тарифу (1882 г.) провозная плата для пассажировъ установлена отъ Одессы до:

	Шанхая.	Нагасаки.	Ханькоу.	Владивостока.
	Кредитныхъ рублей.			
1 класса съ продов.	734	765	800	800
2 » » »	551	574	600	600
3 » » »	139	144	150	150
» » безъ »	111	115	120	120

По уменьшенному тарифу билетъ стоитъ отъ Одессы до:

	Шанхая.	Нагасаки.	Ханькоу.	Владивостока.
	Кредитныхъ рублей.			
1 класса съ продов.	551	574	600	600
2 » » »	413	431	450	450
3 » » »	111	115	120	120
» » безъ »	83	86	90	90

По линіи Приморской области плата съ пассажира взимается отъ Владивостока до:

	Посьета.	Находки.	Св. Ольги.	Корсаковск.	Импер. гавап.	Дуэ.	Де-Кастри.	Николаевска
	Кредитныхъ рублей.							
1 класса съ продов.	8	8	22	58	63	75	78	90
2 » » »	6	6	16	42	46	54	56	64
» » безъ »	4	4	9	23	26	30	32	36
3 » » »	1	1	3	9	9	11	12	13

Каждый пассажиръ имѣетъ право на безплатный провозъ багажа: пассажиры I класса — въ количествѣ 5 пудовъ, пассажиры II класса — 3 пудовъ и пассажиры III класса — 2 пуд. Дѣти, платящія за ½ билета, имѣютъ право на безплатный провозъ багажа въ половинномъ количествѣ. За излишнее количество багажа взимается по 1 руб. 60 к. съ пуда, за всякіе переѣзды, исключая переѣзда изъ одного порта въ слѣдующій ближайшій, когда взимается по 1 р. съ пуда. Казеннослужащіе пользуются и здѣсь скидкою въ 25%.

Вышеприведенныя цѣны пассажирскихъ билетовъ, по нашему мнѣнію, слишкомъ дороги; они заимствованы изъ тарифовъ англійскихъ и французскихъ обществъ, но при этомъ упущено изъ виду то обстоятельство, что въ Китай и Японію нельзя попасть иначе, какъ при помощи морскаго пароходнаго сообщенія, между тѣмъ въ Приморскую область ведетъ болѣе медленное, но за то и гораздо болѣе дешевое сообщеніе черезъ Сибирь, лѣтомъ значительно облегченное еще пароходами, плавающими по Байкалу и рѣкамъ амурской и обской системъ. На удешевленіе переѣзда въ Сибирь вліяетъ также открытіе движенія по уральской и оренбургской желѣзнымъ дорогамъ. Проѣздъ изъ Владивостока до Петербурга чрезъ Сибирь стоитъ для одного лица около 300 руб., вмѣсто 540 — 900 руб., minimum тарифа, назначеннаго Добровольнымъ флотомъ.

Хотя для пассажировъ III класса тарифъ не очень высокъ, но надобно имѣть въ виду, что онъ номинальный, потому что на пароходахъ Добровольнаго флота почти нѣтъ мѣстъ для пассажировъ III класса, въ особенности если послѣднихъ явится нѣсколько, не говоря уже о сотняхъ переселенцевъ, о перевозкѣ отслужившихъ свой срокъ нижнихъ чиновъ и т. п. Послѣднихъ можно брать только взамѣнъ извѣстной части груза. Между тѣмъ устройство дешеваго пассажирскаго сообщенія для перевозки переселенцевъ съ ихъ семействами, домашнимъ скарбомъ и даже съ земледѣльческими орудіями и скотомъ должно составлять одну изъ главныхъ задачъ пароходныхъ сообщеній Россіи съ Приморскою областью. Само собою разумѣется, что подобная перевозка при передвиженіяхъ большими массами, требуетъ уже спеціально приспособленныхъ судовъ. Для примѣра можетъ служить организація перевозки эмигрантовъ заграницею; въ особенности можно заимствовать много на этотъ счетъ въ Бременѣ, откуда ежегодно отправляются десятки тысячъ переселенцевъ

изъ Германіи. Перевозка въ Австралію, несравненно болѣе продолжительная, чѣмъ перевозка въ Соединенные Штаты, также можетъ дать весьма полезныя указанія.

Первоначально «Общество Добровольнаго флота» брало для перевозки товары по вѣсу (а не по объему) и безъ всякой классификаціи. Теперь по правиламъ на перевозку товаровъ (1881 г.) на пароходахъ Добровольнаго флота принимаются для перевозки всякаго рода предметы, за исключеніемъ тѣхъ, перевозка коихъ предоставлена почтовому вѣдомству, а также дорогихъ кружевъ, драгоцѣнныхъ издѣлій, металловъ и камней, картинъ и т. п., товаровъ и припасовъ, имѣющихъ явные признаки порчи, и взрывчатыхъ веществъ. Затѣмъ допускаются къ перевозкѣ, но съ соблюденіемъ особыхъ условій: порохъ и всякія вещества, опасныя по своему горючему свойству, а равно и ѣдкія кислоты не иначе, какъ въ мѣстахъ не свыше 1 пуда, въ металлической укупоркѣ и безъ отвѣтственности со стороны Общества. Табакъ не иначе какъ съ оговоркою на коносаментахъ: «Общество не отвѣчаетъ за порчу товара». Спиртъ въ желѣзныхъ бочкахъ, или въ деревянныхъ бочкахъ съ желѣзными обручами, причемъ желѣзныя бочки должны быть не болѣе 65, а деревянныя—не болѣе 40 ведеръ вмѣстимостью (спиртъ въ случаѣ опасности, морской или отъ огня, выбрасывается за бортъ безъ всякой со стороны Общества отвѣтственности). Животныя, а равно и скотъ, снабжаются кормомъ отъ отправителя и сопровождаются проводниками. За проводниковъ платится по пассажирскому тарифу; отъ парохода же отпускается безплатно только вода для питья.

При дѣйствовавшемъ до 1881 г. перевозномъ тарифѣ отъ Москвы до Одессы, за разстояніе 1,548 верстъ, провозная плата съ товаровъ 1-го разряда составляла 1 р. 17 к., а отъ Москвы до Гамбурга за 2,500 верстъ (въ томъ числѣ по русскимъ желѣзн. дорогамъ 1,592 версты)—90 к. Вслѣдствіе этого многіе товары въ Тихій океанъ и обратно отправлялись на Гамбургъ и далѣе на иностранныхъ судахъ въ явный ущербъ отечественному мореходству и капиталамъ. Въ видахъ способствованія сбыту на дальній Востокъ произведеній отечественной промышленности, Правленіе «Общества Добровольнаго флота» вошло въ соглашеніе съ московско-курской, курско-кіевской и юго-западными желѣзными дорогами объ учрежденіи прямаго товарнаго сообщенія между Москвою, Серпуховомъ, Тулою, Орломъ, Курскомъ, Владивостокомъ и Николаевскомъ, съ перевозкою това-

ровъ отъ Москвы до Одессы по спеціальному, уменьшенному тарифу *). Для отправки товаровъ прямымъ сообщеніемъ отправители заключаютъ съ Обществомъ въ С.-Петербургѣ, въ канцеляріи главнаго правленія, въ Москвѣ и Одессѣ—у агентовъ Общества, договоръ **), въ которомъ прописывается: имя отправителя, названія и количества товаровъ, а равно назначается срокъ доставки товаровъ въ Одессу, число дней на нагрузку и выгрузку и прочія условія.

За перевозку по линіи Одесса-Владивостокъ-Николаевскъ товаровъ негромоздкихъ, т. е. имѣющихъ въ объемѣ не болѣе 40 куб. фут. и не тяжеловѣсныхъ, т. е. не достигающихъ 60 пуд. вѣса, взимается фрахтъ съ пуда по тому разряду, къ которому товары принадлежатъ. Вѣсъ считается брутто, т. е. со всей укупоркой и упаковкой. Фрахтъ за жидкости въ бочкахъ взимается съ ведра по той цѣнѣ, какъ съ другихъ товаровъ съ пуда, причемъ укладка бочекъ въ трюмы и устройство подстилки производится за счетъ товароотправителя. Фрахтъ за скотъ, земледѣльческія орудія, локомобили, экипажи и фортепіано взимается со штуки по особому тарифу. Фрахтъ за тяжеловѣсныя мѣста свыше 60 пуд. взимается: за мѣсто отъ 60 до 120 пудовъ включительно, а равно громоздкія, но не тяжеловѣсныя, вдвое, отъ 121 до 180 пуд. втрое, отъ 181 до 240 пуд. въ пять разъ противъ тарифа. О мѣстахъ свыше 240 пуд. отправитель входитъ въ особое соглашеніе.

Классификація товаровъ по тарифу Добровольнаго флота не соотвѣтствуетъ классификаціи, принятой на желѣзныхъ дорогахъ московско-одесскаго прямаго сообщенія, и не всегда соотвѣтствуетъ цѣнности товаровъ. Такъ дешевая валяная обувь и мебель отнесены Добровольнымъ флотомъ къ 1-му разряду тарифа, а болѣе дорогіе: олово, колбасы къ 4-му, бакалейные товары къ 3-му. За перевозку товаровъ взимается съ пуда отъ Одессы до:

	Шанхая.	Нагасаки.	Ханькоу и Владивост.	Де-Кастри и Дуэ.	Николаевска.
			Копѣекъ.		
1-го разряда . .	170	176	180	225	290
2-го » . .	113	117	120	150	160
3-го » . .	75	78	80	100	105
4-го » . .	66	68	70	85	90

*) Съ пуда 1 разряда 80 к., 2 разряда 50 к., 3 разряда 40 к.

**) При отправкѣ незначительнаго количества товаровъ договоръ можетъ быть замѣненъ простымъ письменнымъ заявленіемъ, въ которомъ обозначается наименованіе и вѣсъ (брутто) отправляемаго товара.

За промежуточныя разстоянія взимается пропорціонально, а отъ Владивостока до:

	Посьета.	Находки.	Ольги.	Корсаковск.	Имп. гавани.	Дуэ.	Де-Кастри.	Николаевска.
	К о п ѣ е к ъ.							
Всѣхъ разрядовъ . . .	10	10	25	45	50	55	55	60

Эти тарифы, конечно, очень дешевы, сравнительно съ тѣмъ, во что обходится сухопутная доставка въ Приморскую область, но вообще тарифы Добровольнаго флота выше фрахтовъ иностранныхъ пароходовъ. Англійскіе пароходы, напримѣръ, возятъ изъ Лондона товары низшей категоріи съ пуда: въ Шанхай отъ 20 до 30 коп., въ Нагасаки и Ханькоу отъ 30 до 35 коп., т. е. почти вдвое дешевле чѣмъ назначено выше въ тарифахъ. Надобно, однако, имѣть въ виду, что для значительнаго количества грузовъ «Общество Добровольнаго флота» входитъ въ особыя соглашенія и понижаетъ тогда фрахты, да и вообще послѣдніе всегда выше изъ русскихъ портовъ, нежели изъ англійскихъ, гдѣ въ пароходахъ недостатка не бываетъ.

Подача на бортъ всякихъ товаровъ, а равно и выгрузка съ борта производятся «Обществомъ Добровольнаго флота» за счетъ отправителя. Погрузка съ палубы въ трюмы и выгрузка изъ трюма товаровъ имѣющихъ менѣе 60 пуд. вѣса производится за счетъ Общества; товарныя же мѣста, вѣсящія болѣе 60 пуд., погружаются и выгружаются за счетъ отправителей и получателей. Уплата фрахтовыхъ денегъ производится при отправленіи товаровъ, но можетъ быть переведена на товарополучателя, при чемъ за переводъ фрахта уплачивается: за переводъ на Владивостокъ—$1^1/_2\%$, а на Николаевскъ—2% съ рубля. Но перевозятся не иначе, какъ съ уплатою фрахтовыхъ денегъ впередъ: вещества, причисляемыя къ опаснымъ; всякія жидкости, исключая спирта въ бочкахъ; фрукты, овощи и растенія; предметы, подверженные скорой порчѣ и ломкіе.

По желанію отправителей, Общество принимаетъ на себя обязательство выдать товаръ получателю не иначе, какъ по уплатѣ имъ извѣстной суммы въ пользу отправителя, но лишь въ томъ случаѣ, если сумма наложенныхъ платежей не превышаетъ стоимости товара. За наложенный платежъ взимается коммиссія въ томъ же размѣрѣ, какъ и за переводъ фрахта, ко-

торая взыскивается даже въ томъ случаѣ, если наложенный платежъ будетъ впослѣдствіи отмѣненъ. Уплата комиссіи производится вмѣстѣ съ провозной платой и можетъ быть поэтому переведена на получателя.

Кромѣ упомянутыхъ выше платежей съ отправителей взимаются еще слѣдующіе сборы въ портахъ: 1) «Обществомъ юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ»: за выгрузку изъ вагоновъ въ пакгаузъ или нагрузку изъ пакгаузовъ въ вагоны — согласно тарифу этого общества. 2) «Обществомъ Добровольнаго флота»: а) за пріемъ въ пакгаузъ, разборку по маркамъ №№ и погрузку на пароходы, а равно за выгрузку грузовъ съ пароходовъ—по особому тарифу, согласованному съ тарифомъ, установленнымъ для таможенной артели; б) за храненіе товаровъ, отправляемыхъ изъ Одессы въ пакгаузѣ, сверхъ двухъ недѣль безплатнаго храненія—по $^1/_2$ коп. съ пуда въ недѣлю, и в) за храненіе товаровъ, доставленныхъ моремъ въ Одессу, сверхъ недѣли безплатнаго храненія, по $^1/_2$ коп. съ пуда въ недѣлю. Въ Владивостокѣ за храненіе товаровъ прямяго сообщенія платы не взимается.

Предназначаемые для перевозки товары могутъ быть застрахованы въ Обществѣ, въ С.-Петербургѣ, въ канцеляріи главнаго правленія, и въ Москвѣ и Одессѣ у агентовъ, при чемъ Общество принимаетъ страхованіе товаровъ прямаго сообщенія какъ отъ морскихъ опасностей во время перевозки на пароходѣ, такъ и во время перевозки по желѣзнымъ дорогамъ, а равно и нахожденія въ складахъ «Общества Добровольнаго флота».

Съ избраніемъ Одессы отходнымъ пунктомъ тихо-океанской товаро-пассажирской линіи и вмѣстѣ съ тѣмъ портомъ снабженія и ремонтированія пароходовъ Добровольнаго флота, представилась для Общества крайняя необходимость устроить въ Одессѣ свои собственные пакгаузы, которые, находясь вблизи мѣста стоянки пароходовъ, могли бы непосредственно принимать съ желѣзной дороги подвозимые товары и обратно передавать на желѣзныя дороги привозимые товары, а также служить и для храненія принадлежащихъ Обществу разныхъ предметовъ. Для цѣли этой былъ избранъ участокъ земли длиною около 60 саж. и шириною 8 саж. на карантинномъ молѣ, позади маячныхъ зданій, а постройка пакгауза съ кладовою и жилымъ помѣщеніе обошлась въ 32,000 рублей. Расходъ этотъ въ непродолжительный срокъ покроется платою за полежалое.

Но еще прежде устройства въ Одессѣ пакгауза, представилась необходимость устроить склады въ Владивостокѣ. Привозимые туда на пароходахъ Добровольнаго флота грузы, предназначаемые къ отправленію на Амуръ, первоначально помѣщались въ казенныхъ магазинахъ. Мѣсто для постройки пакгаузовъ было избрано бывшимъ агентомъ Общества г. Есиповымъ въ бухтѣ Діомидъ, гдѣ суда могутъ подходить къ самому берегу. Мѣсто это взято Обществомъ у города въ арендное содержаніе на 60 лѣтъ за весьма незначительную плату. На немъ построены два деревянные крытые войлочнымъ толемъ пакгауза. Кромѣ того, въ виду сбереженія расходовъ при снабженіи пароходовъ Общества во время нахожденія ихъ въ Севастополѣ углемъ, главное правленіе распорядилось имѣть въ портѣ свой собственный складъ угля, на пустопорожнемъ набережномъ мѣстѣ, уступленномъ морскимъ вѣдомствомъ въ безвозмездное пользованіе Общества. Для удобства выгрузки построены здѣсь двѣ небольшія деревянныя пристани.

Флотъ «Общества Добровольнаго флота» состоитъ въ настоящее время изъ слѣдующихъ винтовыхъ пароходовъ:

Годъ постройки.	Названія пароходовъ.	Длина фут.	Ширина фут.	Глубина. фут.	Водоизмѣщ. тоннъ.	Машина силъ.	Стоимость 1 декабря 1882 года руб.	Средній ходъ миль.
1868	Россія . . .	340,3	60	26	2,770	500	912,405	10,09
1870	Петербургъ. .	350,3	40	26	2,648	500	681,226	10,04
1857	Нижн.-Новг. .	321	40	27,09	2,754	300	511,935	10,72
1873	Кострома. . .	356	36	26,5	2,522	550	—	—
1880	Владивостокъ.	229,6	28	16,6	1,800	135	240,716	8,19

Средняя скорость взята нами дѣйствительная изъ отчетовъ о навигаціи съ 1878 по 1882 гг. «Нижній-Новгородъ» передѣланъ и приспособленъ для перевозки ссыльно-каторжныхъ на счетъ Министерства внутреннихъ дѣлъ. Онъ удовлетворяетъ своему назначенію. «Россія» и «Петербургъ» отличаются хорошимъ ходомъ, котлы ихъ требуютъ немного топлива (на милю около 10 пудъ), но какъ бывшіе почтово-пассажирскіе пароходы, они не совсѣмъ приспособлены къ перевозкѣ грузовъ, особенно такого громоздкаго груза какъ чай. «Владивостокъ» также оказался съ нѣкоторыми недостатками, а достоинства «Костромы» обозначатся лишь въ нынѣшнюю навигацію; по слухамъ, и это скорѣе пассажирскій пароходъ нежели грузовый.

Финансовое положеніе «Общества Добровольнаго флота» къ 1 декабря 1882 г. представлялось въ слѣдующемъ видѣ:

Активъ:	Руб.
Свободныхъ денегъ	501,529
Стоимость судовъ	2.846,322
» матеріаловъ	44,877
» движим. имущества	5,471
» складовъ и пристаней	41,791
Подъотчетныхъ суммъ	72,463
Дебиторовъ	256,748
Разныхъ суммъ	113,916
Убытковъ	677,777
Итого	4.066,896
Пассивъ:	
Денежнаго капитала	1.497,324
Капитала въ судахъ	2.434,257
Разныхъ счетовъ	114,469
Процентн. вознагражденія	19,264
Долговъ	38,190
Итого	4.066.896

Разбирая же текущія операціи Общества, мы увидимъ, что Добровольный флотъ выручилъ въ навигацію 1881—82 гг.

	Руб.
Отъ пассажировъ	331,991
» фрахтовъ	497,510
Разныхъ доходовъ	45,879
Итого	875,380

Израсходовано въ теченіи той же навигаціи:

	Руб.
Топливо	285,426
Судовыхъ матеріаловъ: сала, масла, красокъ и др.	59,541
Содержаніе офицеровъ	176,890
» команды	131,504
» ресторанторской части	67,156
Перевозка пассажировъ и грузовъ	36,298
Исправленіе пароходовъ	99,249
Страхованіе пароходовъ	97,493
Корабельныхъ расходовъ	63,753
Экстраординарныхъ расходовъ	31,512
Коммиссіонныхъ	36,298
Аварійныхъ	5,176
Навигаціонныхъ убытковъ	12,379
Пособіе офицерамъ и командѣ погибшаго парохода «Москва»	28,307
Процентное вознагражденіе	18,905
Убытокъ отъ продажи негодныхъ вещей	6,753

	Руб.
Содержаніе Главнаго Правленія . .	34,335
» Агентствъ	37,056
Расходы случайные.	361,425
Итого . .	1.553,156

Такимъ образомъ, не считая погашенія имущества, процентовъ на оборотный капиталъ и потери отъ гибели парохода «Москва» въ 357,947 руб., «Общество Добровольнаго флота» имѣло отъ навигаціи 1881—82 гг. убытокъ свыше 319,830 руб. Всѣ пароходы кромѣ «Россіи» работали въ убытокъ, что не представляетъ ничего удивительнаго для того, кто изучалъ условія пароходства въ отдаленныхъ моряхъ, особенно срочнаго. Очевидно слѣдовательно, что Обществу необходимо или получить за свое плаваніе субсидію, или сократить расходы до минимума. Вопросъ о сокращеніи расходовъ всегда былъ впрочемъ однимъ изъ тѣхъ, на которомъ болѣе всего правленіе Общества останавливало свое вниманіе. Одна изъ главнѣйшихъ статей судовыхъ расходовъ—это расходъ на ремонтъ. Въ первое время, по недостатку средствъ въ Одессѣ, всѣ ремонтныя работы производились заграницею, гдѣ онѣ обходились чрезвычайно дорого. Мало по малу, однако, весь текущій ремонтъ сталъ производиться въ Одессѣ, что безспорно доставляетъ не малое сбереженіе. Къ иностраннымъ заводамъ Общество прибѣгаетъ лишь для капитальныхъ работъ: для передѣлки машинъ и постройки новыхъ котловъ, чего пока почти невозможно дѣлать въ черноморскихъ портахъ. Окраска подводной части пароходовъ производится, когда возможно, тоже въ Россіи, на севастопольскомъ докѣ, гдѣ она обходится вдвое дешевле, чѣмъ въ иностранныхъ портахъ. Затѣмъ по мѣрѣ пріобрѣтаемой опытности, Общество достигаетъ сбереженія въ расходѣ на потребляемые пароходами матеріалы, стараясь пріобрѣтать ихъ изъ первыхъ рукъ. Въ видахъ сокращенія производимаго Обществомъ весьма значительнаго расхода на содержаніе личнаго состава было нѣсколько уменьшено жалованіе офицерамъ, особенно капитанамъ, а съ выясненіемъ положенія судовыхъ командъ, окончательно признаваемыхъ теперь уволенными для службы на коммерческихъ судахъ, а не назначаемыхъ морскимъ вѣдомствомъ, сдѣлано измѣненіе въ штатныхъ окладахъ командъ, причемъ они сравнены съ командами частныхъ коммерческихъ пароходовъ, съ сохраненіемъ порціоннаго довольствія въ прежнемъ размѣрѣ *).

*) Одновременно съ экономіей по хозяйственному управленію Общество принимаетъ мѣры къ установленію большаго порядка въ отправленіи судо-

Во всякомъ случаѣ и при стремленіи къ сбереженію «Общество Добровольнаго флота» не могло бы обернуться исключительно своими средствами. Поэтому еще въ началѣ дѣла, въ 1878 г., комитету Добровольнаго флота пятью с.-петербургскими банками былъ открытъ кредитъ въ 2 милл. руб. для пріобрѣтенія судовъ; заемъ этотъ былъ уплоченъ изъ пожертвованныхъ суммъ въ 4 мѣсяца. Въ 1880 г. съ Высочайшаго соизволенія Государственный банкъ открылъ Правленію Общества кредитъ въ 700,000 руб. срокомъ до 1 января 1881 г. и съ платою 3%. Изъ этого кредита было взято 300,000 руб. Въ прошломъ и нынѣшнемъ годахъ для операцій Общества понадобились новыя ссуды изъ Государственнаго Банка въ 700,000 рублей.

Гораздо было бы проще вмѣсто этихъ временныхъ вспомоществованій назначить Обществу постоянную субсидію въ видѣ порейсовой или помильной платы. Кромѣ содѣйствія такимъ образомъ нашей торговлѣ въ Китаѣ и Японіи и развитія Приморской области, пособія Добровольному флоту были бы косвенно выгодны для правительства, потому что на этомъ флотѣ обучаются плаванію наши моряки, а этою опытностью сберегаются потомъ суда военнаго флота, экипажи которыхъ рѣдко имѣютъ случай плавать въ дальнихъ моряхъ.

Кромѣ того, на судахъ Добровольнаго флота имѣютъ возможность ежегодно плавать, для изученія морскаго дѣла на практикѣ, по нѣскольку учениковъ мореходныхъ классовъ, которые впослѣдствіи могутъ съ пользою занять на судахъ нашего торговаго флота мѣста штурмановъ и шкиперовъ, если только наши судовладѣльцы ослабятъ вредное предпочтеніе, оказываемое штурманамъ и шкиперамъ изъ иностранцевъ. Ученикамъ этимъ отъ казны производится плата въ размѣрѣ содержанія, какое производится на судахъ Добровольнаго флота матросамъ 1-й статьи.

Неизвѣстно, однако, въ какой формѣ окончательно выразится содѣйствіе правительства Добровольному флоту. Послѣдній переданъ теперь въ Морское министерство, а послѣднее внесло въ Комитетъ Министровъ проектъ управленія этимъ дѣломъ, но означенный проектъ возвращенъ для дополненій. Сколько слышно,

---

вой службы, для чего изданъ уставъ служащимъ на пароходахъ Добровольнаго флота. При этомъ командамъ пароходовъ присвоена особая форма, на подобіе формы, принятой въ Русскомъ обществѣ пароходства и торговли, и составлено положеніе объ обмундированіи.

Морское министерство полагаетъ кореннымъ образомъ измѣнить организацію Добровольнаго флота и вмѣсто назначенія субсидіи желаетъ сдѣлать изъ управленія Добровольнаго флота нѣчто въ родѣ существовавшей въ Одессѣ до крымской войны «Новороссійской пароходной экспедиціи», завѣдывавшей на полукоммерческомъ основаніи почтовыми сообщеніями въ Черномъ и Азовскомъ моряхъ.

Дѣятельность Добровольнаго флота не осталась безъ подражанія. Не смотря на конкурренцію этого флота, «Русское общество пароходства и торговли» съ 1884 года вновь открываетъ рейсы въ Китай, причемъ пароходы будутъ заходить и въ Николаевскъ на Амурѣ. Для этихъ рейсовъ ежегодно будетъ строиться по океанскому пароходу. Какъ мы говорили, со времени восточной войны «Русское общество пароходства и торговли» прекратило свои китайскіе рейсы, хотя въ то время, когда путь на Одессу черезъ Суэзъ былъ совсѣмъ новъ и одесская желѣзная дорога находилась въ рукахъ общества, чайные дома платили ему очень высокій фрахтъ по 5 фунт. 15 пенс. съ тонны. Въ это время, впрочемъ, и англичане на своихъ пароходахъ до Лондона давали отъ 4 до 5 фунт., смотря по скорости доставки.

Для облегченія будущихъ операцій на дальнемъ Востокѣ «Русское общество пароходства и торговли», по соглашенію съ обществами желѣзныхъ дорогъ: юго-западныхъ, курско-кіевской, московско-курской, варшаво-тереспольской, варшаво-вѣнской и привислянской, открыло со 2 марта прямое сообщеніе для всѣхъ станцій этихъ дорогъ черезъ Одессу со всѣми портами Чернаго, Азовскаго и Средиземнаго морей, а равно съ Индіей и Китаемъ; причемъ установлено пониженіе нормальныхъ тарифовъ на 30%. Флотъ общества состоитъ изъ 82 пароходовъ въ 81,437 тоннъ и 7,878 пар. силъ, но для рейсовъ въ Китай и Приморскую область имъ заказаны въ Ньюкестлѣ, на заводѣ «Mitchel Armsptons» два большихъ парохода, стоимостью по 648,000 р. Одинъ, названный «Батумъ», оконченъ въ іюнѣ; длина его 332 фута, ширина 37 фут., глубина 27 фут. Другой пароходъ, такихъ же размѣровъ, будетъ готовъ въ октябрѣ будущаго года. По своимъ размѣрамъ пароходы эти будутъ самыми крупными изъ всѣхъ судовъ «Русскаго общества пароходства и торговли». Нѣтъ никакого сомнѣнія, что участіе такого богатаго общества, при извѣстныхъ всѣмъ энергіи и опытности директора общества,

г. Чихачева, дастъ новый толчекъ нашей торговлѣ въ Тихомъ океанѣ.

Участіе этого общества принесло уже нѣкоторую пользу. На запросъ правительства о цѣнахъ за перевозку переселенцевъ въ Уссурійскій край, «Русское общество пароходства и торговли» объявило провозную плату по 60 руб. съ человѣка, считая въ этой суммѣ и продовольствіе. Въ виду этого и «Общество Добровольнаго флота», требовавшее прежде 120 р. съ человѣка, согласилось понизить свое требованіе до 60 р., цифра незначительная если даже не убыточная, ибо за перевозку ссыльно-каторжныхъ въ 1883 году Добровольный флотъ получаетъ по 214 руб. съ человѣка. Перевозка переселенцевъ — операція для каждаго русскаго пароходнаго предпріятія въ Тихомъ океанѣ весьма важная: на эту перевозку по смѣтѣ Министерства внутреннихъ дѣлъ на 1883 годъ, ассигновано уже 105,125 руб., а со временемъ цифра эта еще можетъ значительно увеличиться.

Расходы пароходовъ, плавающихъ въ Тихомъ океанѣ, складываются изъ разныхъ элементовъ, но кромѣ жалованья экипажу и ремонта, важнѣйшую роль играютъ цѣна топлива (каменнаго угля), различныхъ судовыхъ и укупорочныхъ матеріаловъ, провизіи, воды, мытья бѣлья и, наконецъ, корабельные сборы въ портахъ и Суэцкомъ каналѣ. Такъ какъ пароходы не имѣютъ времени ждать и торговаться, то въ портахъ, гдѣ они не находятъ собственныхъ благонадежныхъ агентовъ, имъ невольно приходится платить нѣсколько дороже противъ цѣнъ, какія значатся по биржевымъ прейсъ-курантамъ.

Вотъ собранныя нами на этотъ счетъ свѣдѣнія. Пароходы Добровольнаго флота пріобрѣтали во время навигаціи каменный уголь за пудъ въ:

	1879 г.	1880 г.	1881 г.	1882 г.
	К о п ѣ е к ъ.			
Владивостокѣ	—	28	16	30
Дуэ	10	13½	12	15
Нагасаки	25¾	16	15	11½
Чифу	—	—	—	45
Тянь-цзинѣ	—	—	29	39
Амоѣ	—	45	—	47
Ючжуанѣ	—	—	—	39
Гонъ-Конгѣ	34½	35	29	30
Сингапурѣ	37¼	31	27	26
Сайгунѣ	—	—	35	36
Банкокѣ	—	—	43	41

	Копѣекъ.			
Коломбо	—	31	—	—
Аденѣ	35	31	29	30
Портъ-Саидѣ	23½	23	22	23

Вотъ цѣны пароходной провизіи, выбранныя нами изъ счетовъ содержателя буфета парохода «Москва»:

ВЪ СИНГАПУРѢ:

	за фунтъ.
Хлѣбъ	6 сент.
Мясо	5 »
Зелень	1 »
Рыба	6 »

	р.	к.	
Рыба	—	6—7	фун.
Капуста	—	20	»
Мука	—	15	»
Булка бѣлая . . .	—	10	
Свекла	3	—	пудъ
Мясо свѣжее. . . .	8	—	»
Молоко.	—	15	бут.

ВЪ АМОѢ:

	фунтъ
Мясо.	10 сент.
Баранина	20 »
Хлѣбъ	6 »

ВЪ ХАНЬКОУ:

Говядина	3½ сен. фунтъ.
Хлѣбъ	4½ » »
Баранина . . .	8 » »
Зелень	1 » «
Рыба	3 » «
Дичь.	2 долл. дюж.
Утки	2 » »
Яйца	4 » сотня.
Молоко	7 сен. бут.

ВЪ НАГАСАКИ:

Хлѣбъ	6 сен. фунтъ.
Говядина	5½ » »
Молоко.	10 » бут.
Картофель. . . .	1½ долл. пик.
Лукъ.	10 сен. фунтъ.
Пиво	12 долл. 48 бут.

За воду надо платить:

	Тонна.
Въ Портъ-Саидѣ	5 франк. или 4 шилл.
» Аденѣ	10 рупій.
» Сингапурѣ	1 долларъ.
» Пенангѣ	75 сент.
» Нагасаки	3 сента.
» Тянь-цзинѣ, Чифу и Нючжуанъ	1 долл.
» Владивостокѣ (для котловъ)	50 коп.

1,000 штукъ рогожъ стоятъ: въ Сингапурѣ бамбуковыхъ 200 долл., въ Нагасаки камышевыхъ 60 фунт. ст. и 20 долл. пошлины. Все цѣны очень высокія.

О портовыхъ расходахъ даютъ лучшее понятіе слѣдующія суммы, уплоченныя крейсеромъ «Москва» въ 1880 году въ одинъ и тотъ же рейсъ:

Одесса.

За 1,319 ластовъ.	Руб.	Коп.
Таможенные	83	67
Карантинное свидѣтельство	29	—
Виза турецкаго консула	4	—
	107	67

Въ таможнѣ уплачивается маячная пошлина 7 р. 15 к., ластовая по 5 к. съ ласта, якорная по 7 к. съ ласта; карантинная пошлина 2 к. съ ласта, но можно брать свидѣтельство разъ въ годъ за 257 р. 76 к.

Константинополь.

За 1,693 тонны.	Франк.	Сант.
Карантинное свидѣтел. въ Кавакѣ .	124	2
Маячные сборы	430	10
Фирманъ	5	75
Консульскіе сборы русск. кон. (половина).	481	—
	1,060	87

Вотъ подробности консульскихъ сборовъ въ Константинополѣ за 1,319 ластовъ:

	Руб.	Коп.
За прибытіе по $2^3/_4$ коп. съ ласта .	36	$27^1/_4$
За отправл. » $3^1/_4$ » » » .	42	$86^3/_4$
На содержаніе русскаго госпиталя въ Констант. по 3 коп. съ ласта .	39	57
Измѣненіе въ спискѣ экипажа. . .	—	—
	118	71

По случаю force majeure уплачена только половина сборовъ.

Суэзскій каналъ.

За 1,720 тонны.	Франк.	Сант.
За проходъ	17,203	50
2% добавочнаго сбора	3,000	70
По 10 фр. за пассажира	—	—
Лоцманскіе за 7 м. 1 сан.	1,402	—
	22,106	20

Пассажиры дѣти платятъ половину; добавочный сборъ уменьшается сообразно выручкѣ предшествовавшаго года, теперь онъ 50 сант.; лоцманскія пошлины полагаются 20 фр. съ метра осадки.

	Фунт.	Шилл.	Пен.
Маячные	23	12	11
Карантинное и тамож. свид. .	1	6	1

Сингапуръ.

За 1,319 ластъ.	Долл.	Сент.
Консульскіе	52	76
Лоцманск. входъ $1^1/_2$ долл. съ фута, выходъ 1 долл. съ фута осадки . .	56	—
Маячные за Great and Little Basses Rocks Ceylon	50	79
Маячные за Малакскій проливъ за 1,693 тоннъ по $^1/_2$ анна за тоннъ.	48	8
За приходъ и отходъ отдѣльно, всего .	8	—
	207	63

За ночную работу платится 10 долл. за ночь.

Амой.	Дол.	Сент.
Лоцманскіе съ тонны 4 фынъ выходъ и входъ.	50	32

Китайскій лоцманъ съ судна по 4 долл. за входъ и выходъ съ парохода.
» » » » 8 » » » » » съ 2 мачт. парус.
» » » » 16 » » » » » 3 » »

Ластовые, послѣ стоянки 48 часовъ, 75 сент. съ тонны.

Нагасаки.	Долл.	Сент.
За входъ въ портъ	15	—
» выходъ изъ порта	7	—
Каждый экстренный документъ въ таможнѣ.	1	50
Консульскіе, русскому консулу . . .	64	29
Карантинные.	—	75
За дозволеніе работать ночью за ночь	4	50

По свѣдѣніямъ правленія Добровольнаго флота пароходъ «Владивостокъ» за 678 тоннъ платилъ:

Сайгонъ.	Долл.	Сент.
Лоцманскіе	54	24
	Франк.	
Маячные и стоянковые	1,356	

	Дол.	Сент.
Тянь-Цзинъ.		
Лоцманскіе за входъ.	102	—
» » выходъ	92	—
Маячные.	6	78
За пристань по 6 с. съ тонны . . .	40	68
Консульскіе.	29	75
	271	21
Чифу.		
Консульскіе.	12	—
Нючжуанъ.		
Лоцманскіе	113	51
Кантонъ.		
Лоцманскіе	79	—
Таможенные	10	—
Ластовые	10	—
Маячные	6	78
	96	78
Гонъ-Конгъ.		
Маячные	6	78
Консульскіе.	28	46
	35	24
Банкокъ.		
Лоцманскіе	98	60
Маячные входъ и выходъ.	19	26
Консульскіе	10	—
	127	86

Пенангъ.	Долл.	Сент.
Лоцманскіе	11	25
Портовые	28	82
За пристань.	—	90
	40	97

Пароходъ «Россія» уплатилъ въ Аденѣ.

За 1,813 тоннъ.	Руп.	Анн.
Карантинныхъ и ластовыхъ	106	8
Лоцманскихъ	24	—
	130	8

Сборы эти такъ тяжелы, что пароходы должны заходить въ порты только въ случаѣ крайней необходимости или по недостатку въ углѣ, или будучи увѣренными найти хорошій фрахтъ. Одна изъ крупныхъ статей въ корабельныхъ расходахъ, тяжело ложащихся на нашемъ пароходствѣ — это консульскіе сборы, размѣръ которыхъ вовсе не приведенъ въ соотвѣтствіе съ услугами, оказываемыми русскими консулами. По положенію 2-го декабря 1858 года, сборы эти взимаются съ судовъ отъ 25 ластовъ и затѣмъ повышаются съ каждыхъ лишнихъ 50 ластовъ. За судно свыше 241 ласта, къ каковымъ относятся всѣ суда дальняго плаванія, при прибытіи и при отправленіи взимается консульскихъ сборовъ съ ласта:

Изъ того же моря.		Изъ сосѣдняго моря.		Изъ отдаленнаго моря.	
Съ груз.	Съ баласт.	Съ груз.	Съ баласт.	Съ груз.	Съ баласт.
Копѣекъ.		Копѣекъ.		Копѣекъ.	
5½	1	6	1	6½	1

При короткихъ рейсахъ платежи эти обременительны, между тѣмъ услуги, оказываемыя судоходству консулами при нынѣшней организаціи консульской службы, далеко нельзя считать достаточнымъ вознагражденіемъ за тягости, возлагаемыя на суда, плавающія подъ русскимъ флагомъ. Сборы эти слѣдовало бы пересмотрѣть и такъ какъ они поступаютъ нынѣ не въ пользу консуловъ, а въ казну, то понизить, возмѣстивъ потерю казеннаго дохода нѣкоторымъ возвышеніемъ въ русскихъ портахъ ластоваго сбора съ судовъ иностранныхъ, у насъ чрезвычайно малаго, сравнительно съ портовыми сборами въ другихъ государствахъ.

На полученныя такимъ образомъ средства необходимо переорганизовать мореходную инспекцію, въ Россіи почти не существующую, и подобно Америкѣ и Англіи учредить въ пор-

тахъ особыя коммиссіи, которыя каждый годъ тщательно осматривали бы пассажирскіе пароходы и выдавали бы имъ патенты, вывѣшиваемые на видномъ для пассажировъ мѣстѣ, безъ коихъ пароходы не имѣли бы права плавать.

Заграницею понятія не имѣютъ о той халатной распущенности, съ которою совершается у насъ плаваніе на морскихъ, рѣчныхъ и озерныхъ пароходахъ. Въ Соединенныхъ Штатахъ, напр., конгрессъ 28 февраля 1871 г. издалъ спеціальный законъ объ инспекціи пассажирскихъ пароходовъ (Act of Congress relating to steam vessels), который составляетъ почти цѣлый томъ, гдѣ предусмотрѣны всѣ мелочи дѣла и положены огромные штрафы за неисполненіе статей закона. За занятіе товаромъ мѣста, отведеннаго для пассажировъ 3-го класса—что у насъ сплошь да рядомъ встрѣчается, назначенъ штрафъ въ 200 долларовъ; за погрузку на пассажирскій пароходъ хлопка или пеньки, иначе какъ въ прессованномъ видѣ и съ желѣзными обручами, полагается штрафъ въ 5 долл. съ кипы и конфискація товара. За погрузку на пассажирскомъ пароходѣ спирта иначе, какъ въ желѣзной бочкѣ и притомъ на верхней палубѣ, а равно керосина, вспыхивающаго при нагрѣваніи менѣе чѣмъ при 100° Фаренгейта, кислотъ, спичекъ, скипидару, пароходъ платитъ штрафъ до 2,000 доллар., а капитанъ подвергается тюремному заключенію до 9 мѣсяцевъ, и т. д.

Намъ остается еще сказать нѣсколько словъ о тѣхъ портахъ, которыхъ не могутъ миновать пароходы, содержащіе сообщеніе между Чернымъ моремъ и портами Приморской области, Кореи, Японіи и Китая. Пароходы могутъ, конечно, мѣнять свои маршруты, но они не минуютъ Сингапура, Адена (за малыми исключеніями), Портъ-Саида, а на Черномъ морѣ Одессы или Севастополя.

Сингапуръ—узелъ всѣхъ сообщеній между Индійскимъ и Тихимъ океанами *). Здѣсь необходимо имѣть хорошаго агента и

*) Такъ какъ наши тихоокеанскіе пароходы безпрестанно посѣщаютъ Сингапуръ, то могли бы по пути пріобрѣтать тутъ нѣкоторые колоніальные товары. Вотъ прейсъ-курантъ цѣнъ важнѣйшимъ товарамъ на биржѣ въ Сингапурѣ за время нашего посѣщенія этого порта въ апрѣлѣ 1880 года: гамбіеръ 4 долл. 45 сен., перецъ 10 д. 10 с., бѣлый перецъ 15 д. 75 с., саравакская саговая мука 3 д. 56 с., саговая крупа 4 д. 5 с., кофе 13 ontbyne 18 д., маніока 5 д. 40 с., олово 29 д. 50 с.—все за центнеръ. Курсы 4-хъ мѣсяч. за долларъ 3 шилл. $9^3/_4$ пен. Соверенъ 5 долл. 30 сент. Фрахты на Лондонъ 32 шилл. 6 п. на парусн. судахъ и 45 шилл. на пароходахъ за тонну.

чисто русскаго консула. Какъ англійскій портъ, Сингапуръ представляетъ для мореплаванія достаточно удобствъ. Аденъ и Портъ-Саидъ самостоятельной ни привозной, ни отпускной торговли не ведутъ, населеніе ихъ состоитъ исключительно изъ агентовъ и лицъ, необходимыхъ для перевозки товаровъ и снабженія судовъ углемъ, водою и провизіей. Здѣсь суда всегда запасаются углемъ, поэтому важнѣйшіе англійскіе углепромышленники, соединившись вмѣстѣ, образовали обширные склады. Идея очень хорошая: въ складахъ цѣна заранѣе извѣстна и одинакова, и ни одно судно не можетъ переплатить лишнее ненужнымъ посредникамъ.

Портъ-Саидъ также центръ управленія Суэзскимъ каналомъ, который содержится въ достаточномъ порядкѣ, а вскорѣ будетъ еще значительно расширенъ на субсидіи англійскаго правительства; это расширеніе для компаніи тѣмъ легче сдѣлать, что движеніе по каналу постоянно возрастаетъ; оно составляло въ:

Годъ.	Число судовъ.	Тоннъ.	Транзитная пошлина. Франковъ.
1880 . . .	2,026	4.344,519	39,840,488
1881 . . .	2,727	5.794,401	51.274,353
1882 . . .	3,198	7.122,125	60.545,882

Въ этомъ числѣ болѣе $^4/_5$ судовъ были подъ англійскимъ флагомъ, а именно прошло черезъ каналъ въ 1882 году судовъ:

Англійскихъ . . .	2,573	Норвежскихъ . . .	21
Французскихъ. . .	164	Египетскихъ . . .	19
Голландскихъ . . .	112	Испанскихъ . . .	18
Нѣмецкихъ. . . .	107	Бельгійскихъ. . .	13
Австрійскихъ. . .	64	Турецкихъ. . . .	9
Итальянскихъ. . .	60		
Русскихъ	31	Всего .	3,191

Компанія Суэзскаго канала не довольствуется уже для собиранія пошлинъ судовыми документами, но, согласно постановленію константинопольской конференціи, производитъ измѣреніе каждаго вновь проходящаго судна. Выгода, впрочемъ, для компаніи отъ этого не очень велика. Клиперъ «Москва», напримѣръ, по своимъ документамъ считался въ 1693 тонны, по измѣренію же агентовъ Суэзской компаніи оказался въ 1720 тоннъ. У насъ правительство возвращаетъ пошлины, уплаченныя въ каналѣ; поэтому онѣ для судоходства подъ русскимъ флагомъ вовсе не чувствительны. Этотъ возвратъ составляетъ порядочную

субсидію; каждый рейсъ черезъ каналъ для парохода размѣра судовъ Добровольнаго флота представляетъ расходъ около $7^1/_2$ тысячъ руб., такъ что за два только года, 1879 и 1880, «Обществомъ Добровольнаго флота» было получено изъ казны 125,000 р., уплоченныхъ въ Суэзѣ. Какъ ни значительно это содѣйствіе, но его еще недостаточно для поощренія русскаго судоходства въ Тихомъ океанѣ. Гораздо болѣе существенное значеніе имѣла бы сбавка въ таможенныхъ пошлинахъ на 10 или на 20% для товаровъ, привезенныхъ подъ русскимъ флагомъ непосредственно изъ портовъ тѣхъ странъ, гдѣ товары производятся. Правда, это невозможно безъ отказа отъ заключенныхъ Россіею съ разными странами трактатовъ о мореходствѣ, но означенные отказы незатруднительны, ибо десятилѣтніе сроки почти всѣмъ этимъ трактатамъ истекли уже.

На Черномъ морѣ, какъ мы сказали уже выше, для операцій постояннаго пароходнаго сообщенія съ Тихимъ океаномъ представляются два порта—Одесса и Севастополь. Одесса имѣетъ теперь отличную закрытую гавань, съ эстакадной желѣзной дорогой и разными приспособленіями для выгрузки и нагрузки. Здѣсь торговый центръ всего богатаго района Херсонской, Бессарабской и Подольской губерній, здѣсь же средоточіе важнѣйшихъ экспортныхъ и банкирскихъ домовъ. Населеніе Одессы, не смотря на конкурренцію другихъ южныхъ портовъ и искусственное отвлеченіе отпускной торговли къ сухопутной границѣ, въ двадцать пять лѣтъ слишкомъ удвоилось. Но еще поразительнѣе цифры развитія здѣсь механической дѣятельности, обязательно сообщенныя намъ мѣстнымъ губернскимъ механикомъ С. А. Пахомовымъ. До окончанія крымской войны въ сельскомъ хозяйствѣ на югѣ не употреблялось вовсе паровыхъ двигателей, введеніе которыхъ въ Херсонской губерніи началось лишь въ 1858 году. Фабрикъ и заводовъ съ паровыми двигателями во всей губерніи и Одессѣ было тогда 4, съ паровыми двигателями въ 300 силъ. Пароходовъ было всего 2, принадлежавшихъ «Новороссійской казенной экспедиціи» и служившихъ для перевозки пассажировъ и грузовъ изъ Одессы въ Николаевъ, въ крымскіе и кавказскіе порты, и обратно. Въ 1880 году однихъ локомобилей, употребляющихся исключительно въ сельскомъ хозяйствѣ, было въ Херсонской губерніи 432, въ 4012 силъ. Фабрикъ и заводовъ, двигающихся паромъ, въ Одессѣ находится 82, съ 104 паров. котлами въ 3743 силы; въ дру-

гихъ городахъ и уѣздахъ Херсонской губерніи 52, съ 92 паров. котлами, силою въ 1812 пар. лош. Пароходовъ, принадлежавшихъ «Русскому обществу пароходства и торговли» и разнымъ лицамъ—98, съ 173 паров. котлами въ 7238 силы. Всего, слѣдовательно, имѣлось въ Херсонской губерніи 16,805 паровыхъ силъ, или противъ цифръ крымской войны болѣе почти въ тридцать разъ. Но на этомъ еще дѣло не остановилось.

Къ числу важныхъ недостатковъ Одесскаго порта относятся замерзаніе порта въ январѣ и началѣ февраля и отсутствіе дока, гдѣ могли бы исправляться своевременно суда, что особенно чувствительно для пароходовъ, плавающихъ въ тропическихъ моряхъ. Эти суда требуютъ частаго осмотра, очистки, окраски, а также капитальнаго ремонта.

Севастопольскій портъ никогда не замерзаетъ; онъ имѣетъ мортоновъ эллингъ въ 2 рельсовые пути, гдѣ сразу могутъ исправляться два судна, и значительныя механическія мастерскія «Русскаго общества пароходства и торговли». Портъ этотъ отстоитъ отъ Босфора ближе чѣмъ Одесса на 54 морскихъ мили, а отъ Москвы Севастополь ближе чѣмъ Одесса на 116 верстъ, но это удобство уменьшается неудовлетворительнымъ положеніемъ, въ которомъ находится Лозово-Севастопольская желѣзная дорога. Во всякомъ случаѣ Севастополемъ можно пользоваться только какъ мѣстомъ прибытія для пароходовъ съ цѣлью скорѣйшей перевозки чая въ Москву и на Нижегородскую ярмарку. Незначительная торговля этого порта не позволяетъ съ выгодою отправлять изъ него суда на дальній Востокъ. Для послѣдняго Одесса представляетъ гораздо болѣе удобствъ. Она ближе также къ районамъ производства спирта и сахара—двухъ важнѣйшихъ товаровъ, идущихъ изъ Чернаго моря въ Приморскую область.

ПРИЛОЖЕНІЯ И ДОПОЛНЕНІЯ.

Къ главѣ I: стр. 11. Городской бюджетъ Владивостока увеличивается. По смѣтѣ на 1883 годъ доходы города исчислены въ 42,139 руб., а расходы въ 30,355 рублей.

Стран. 23. Торговля Владивостока въ 1882 году. Изъ торговаго циркуляра гг. Кунстъ и Альберса видно, что навигація въ 1882 году продолжалась съ 17 марта по 30 ноября. Въ это время пришло въ Владивостокъ 69 судовъ въ 45.536 тоннъ, въ томъ числѣ 46 пароходовъ. Суда эти пришли изъ:

	Число судовъ.		Число судовъ.
Кобе	11	Санъ-Франциско	1
Чифу	10	Св. Ольги	1
Нагасаки	9	Іокогамы	1
Гамбурга	8	Хокодате	1
Шанхая	7	Гонъ-Конга	1
Николаевска	6	Посьета	1
Одессы	4	Анива	1
Кронштадта	2	Дуэ	1
С.-Петербурга	1	Петропавловска	1
Лондона	1		

Вышеозначенныя суда доставили въ Владивостокъ товаровъ на 3.389,602 руб., въ томъ числѣ для торговыхъ фирмъ:

	На сумму руб.		На сумму руб.
Кунстъ-Альберса	1.197,127	Шпенглера	9,577
Китайцамъ	553,517	Лангелюте	543,885
Штейнбахъ и К°	292,202	Бролина	18,375
Чурина и К°	214,944	Шнее	12,800
Японцамъ	138,182	Вольфарта	11,228
Линдхольма и К°	87,920	Моргулиса	11,100
Пьянкова	78,400	Манахова	4,110
Богданова	73,200	Зонеиблика	2,650
Школьникова	56,724	Грюнберга	1,480
Гагемейера	51,316	Купера	590
Кернера	30,275		

Стр. 30. Справочныя цѣны въ Владивостокѣ, извлеченныя нами изъ свѣдѣній городской управы:

		Въ 1879 г.		Въ 1880 г.	
		Р. К.	Р. К.	Р. К.	Р. К.
Альпага аршинъ	отъ	— —	до — —	— 60	— 80
Алебастра пудъ	»	— —	» 3 25	— —	— —
Башмаки	»	— —	» — —	5 —	10 —
Болты пудъ	»	17 —	» 20 —	— —	— —
Бумага писчая стопа	»	— —	» 6 50	4 —	12 —
Бумазея аршинъ	»	— —	» — —	— 25	— 35
Бѣлила пудъ	»	— —	» 15 —	12 —	15 —
Вермишель фунтъ	»	— —	» — —	— 50	— 75
Водка ведро	»	— —	» — —	— —	9 —
Войлокъ кв. арш.	»	1 50	» 3 50	— —	— —
Говядина пуд.	»	— —	» — —	— —	6 —
Горохъ »	»	— —	» — —	— —	4 —
Гвозди »	»	10 —	» 16 —	8 —	— 25
Гречиха »	»	— —	» — —	— —	— 85
Дрова 1-полѣнныя	»	— —	» — —	5 —	10 —
» 3-хъ полѣнныя	»	— —	» — —	15 —	18 —
Известь негашенная пудъ	»	— —	» — —	— —	— 60
Желѣзо полосов. »	»	— —	» 8 —	4 50	5 —
» листовое »	»	— —	» 8 —	6 —	8 —
Изюмъ фунтъ	»	— —	» — —	— 75	1 —
Камень бутовой кв. саж.	»	30 25	» 39 50	— —	— —
Капуста пудъ	»	— —	» — —	— —	1 80
Картофель »	»	— —	» — —	— —	1 —
Керосинъ »	»	— —	» — —	— —	7 —
Кирпичъ 1,000	»	30 —	» 35 —	45 —	60 —
Клеенка аршинъ	»	— —	» — —	— —	1 25
Кожи сыромятныя штука	»	— —	» — —	6 —	12 —
Коленкоръ аршинъ	»	— —	» — —	— 25	— 60
Кофе фунтъ	»	— —	» — —	— 50	— 60
Корова	»	— —	» — —	45 —	75 —
Крупа гречневая пудъ	»	— —	» — —	1 50	1 90
» ячневая »	»	— —	» — —	— —	2 10
» овсяная »	»	— —	» — —	1 60	4 —
» перловая »	»	— —	» — —	12 —	15 —
Курица	»	— —	» — —	— —	— 60
Масло деревянное фунтъ	»	— —	» 1 —	— —	— —
» коровье пудъ	»	— —	» — —	11 —	20 —
» » америк. фун.	»	— —	» — —	— 40	— 80
» коноплян. пудъ	»	— —	» — —	— —	12 —
Миндаль фунтъ	»	— —	» — —	— —	1 —
Молоко бутылка	»	— —	» — —	— —	— 50
Мука пшеничная пудъ	»	— —	» — —	2 —	5 —
» крупчатая »	»	— —	» — —	2 50	5 —
Мѣдь фунтъ	»	— —	» — 98	— —	— —
Мѣха: лисица	»	— —	» — —	2 —	5 —
» соболь	»	— —	» — —	3 —	50 —

		Въ 1879 г.		Въ 1880 г.	
		Р. К.	Р. К.	Р. К.	Р. К.
Мѣха: выдра	отъ	— —	до — —	6 —	8 —
» бѣлка	»	— —	» — —	— 6	— 10
» боберъ рѣчной	»	— —	» — —	8 —	30 —
» » морской	»	— —	» — —	15 —	500 —
Мыло сѣрое пуд.	»	— —	» — —	10 —	— —
Обои кусокъ	»	— —	» — —	30 —	150 —
Овесъ пуд.	»	1 30	» 1 50	— 80	1 —
Охифа »	»	— —	» — —	14 —	— —
Олово фунтъ	»	1 —	» — —	— —	— —
Пакля пуд.	»	4 —	» — —	— —	— —
Песокъ кв. саж.	»	58 —	» — —	— —	— —
Пиво и портеръ бутылка	»	— —	» — —	— —	— 75
Полотно арш.	»	— —	» — —	1 —	1 50
Проволока желѣзн. пуд.	»	24 —	» — —	12 —	24 —
» мѣдная »	»	— —	» — —	60 —	— —
Парусина арш.	»	— —	» — 80	— —	— —
Подковы желѣзн. пуд.	»	9 50	» 15 75	— —	— —
Рисъ »	»	— —	» — —	2 50	4 —
Ромъ бутылка	»	— —	» — —	2 50	3 —
Рыба соленая пуд.	»	— —	» — —	— —	2 50
Сало говяжье »	»	10 —	» — —	10 —	12 —
» свиное »	»	— —	» — —	— —	18 —
Сапоги	»	— —	» — —	8 —	20 —
Сахаръ голов. пуд.	»	— —	» — —	— —	12 35
» песокъ »	»	— —	» — —	9 —	— —
Свинецъ штык.	»	8 —	» — —	6 —	— —
» листов. »	»	12 —	» — —	— —	— —
Свинина »	»	— —	» — —	10 —	— —
Свѣчи сальныя »	»	— —	» — —	12 —	— —
» стеарин. »	»	20 —	» — —	18 —	— —
Ситецъ арш.	»	— —	» — —	— 29	— 25
Смола пуд.	»	5 50	» 6 —	3 —	5 —
Солонина »	»	7 50	» 8 —	6 —	7 —
Соль мѣстная »	»	— —	» — —	1 —	1 80
» калифорн. »	»	— —	» — —	2 —	— —
Стекло штука	»	— 30	» 1 25	— —	— —
Спиртъ ведро	»	— —	» — —	20 —	— —
Спичекъ коробка	»	— —	» — —	— —	— 25
Сукно черное арш.	»	— —	» — —	2 90	6 —
Сухари америк. пуд.	»	— —	» — —	8 —	— —
» русскіе »	»	— —	» — —	3 15	— —
Сыръ фун.	»	— —	» — —	1 —	1 50
Сѣно пуд.	»	— 40	» — 56	— 25	— 40
Табакъ китайскій лист. фун.	»	— —	» — —	— —	— 35
» русскій »	»	— —	» — —	1 —	7 —
Тарелки дюж.	»	— —	» — —	2 50	5 —
Тикъ арш.	»	— —	» — —	— 30	— 75
Толь кус.	»	4 50	» 8 —	— —	— —
Тросъ пуд.	»	12 —	» 14 —	14 —	— —
Уголь каменн. »	»	— —	» — —	— —	— 40

			Р. К.		Р. К.	Р. К.	Р. К.
Уголь древесный . .	пуд.	отъ	— —	до	— —	— 50	— 60
Уксусъ	четв.	»	2 50	»	— —	— —	— —
»	бут.	»	— —	»	— —	— 50	1 50
Фланель	арш.	»	— —	»	— —	1 —	2 —
Холстъ подкладочн. .	»	»	— —	»	— —	— 15	— 18
» рубашечн. . .	»	»	— —	»	— —	— 60	1 20
Чай байховый . . .	фун.	»	— —	»	— —	— 75	2 25
» кирпичный . .	за кирп.	»	— —	»	— —	— —	— 60
Шампанское	бут.	»	— —	»	— —	5 —	— —
Хересъ калифорнійск.	»	»	— —	»	— —	1 20	— —
Яйца	сотня	»	— —	»	— —	2 50	— —
Ячмень	пуд.	»	— —	»	— —	— 70	— 90

Цѣны лѣснымъ матеріаламъ въ Владивостокѣ въ 1880 году:

Доски:

Дубовыя	отъ	2	р. — к.	до	4	р. — к.
Кедровыя обрѣзанныя .	»	1	» 75 »		» 7	» — »
» полуобрѣзн. .	»	—	» 85 »		» 2	» 25 »
Еловыя обрѣзанныя . .	»	1	» 25 »		» 2	» 50 »
» полуобрѣзн. . .	»	—	» 70 »		» 2	» — »

(по другимъ свѣдѣніямъ).

Доски:	Длина саж.	Ширина вершк.	Толщина дюйм.	Цѣна Руб.	Коп.
Кедровыя чистыя . .	3	6	2½	2	20
			2	1	90
			1½	1	50
			1	1	—
Еловыя » . .	3	5	2½	1	90
			2	1	70
			1½	1	10
			1	—	90

	Длина саж.	Ширина вершк.	Цѣна кедровымъ Руб.	Коп.	еловымъ. Руб.	Коп.
Бревна	3	5	5	—	4	—
	3	6	6	—	5	—
	3	7	7	—	6	—
	3	8	8	—	7	—
	4	5	—	—	8	—
	4	6	8	—	—	—
	4	7	9	—	8	50
	4	8	10	—	—	—
	5	5	—	—	12	—
	5	6	12	—	13	—
	5	7	13	—	14	—
	5	8	15	—	—	—
	7	10	—	—	15	—

			Руб.	Коп.	Руб.	Коп.
Брусья	3	4	4	50	—	—
	4	4	7	—	—	—
	3	2½	1	75	—	—
	3	3	2	25	—	—

Брусья дубовые 12 арш. 12 дюйм. за погонный футъ отъ 50 коп. до 1 руб. 50 коп.

Бочка дубовая 15 руб.

Цѣны рабочимъ въ Владивостокѣ:

Въ день черпорабочій.	Въ 1879 г.	Въ 1880 г.
Въ февралѣ	1 р. — к.	1 р. 50 к. на своихъ харчахъ.
» мартѣ	2 » — »	
» августѣ	1 » 25 »	
» октябрѣ	1 » 25 »	

Въ апрѣлѣ 1880 года при выгрузкѣ парохода «Москва» платили рабочимъ за 12-ти-часовую смѣну дневнымъ по 1 руб., ночнымъ по 1 р. 10 коп

	Въ 1879 г.
Землекопъ, мостовщикъ и молотобоецъ . . .	3 руб.
Столяръ и маляръ	5 »
Слесарь, печникъ и кровельщикъ	6 »
Плотникъ	3 » 75 к. до 4 р.
Каменьщикъ	4 »
Погрузка и выгрузка 1,000 штукъ кирпича.	1 » 80 »
Подвода одноконная	5 » 50 » » 6 »
» одноконная	5 » 50 » » 12 »

Стр. 31. Объ урожаѣ на Уссури и выдѣлкѣ тамъ виноградnаго вина «Сибирской Газетѣ» сообщаютъ, что въ 1882 году на Уссури былъ хорошій урожай на все: на хлѣба, на овощи и на плоды. Въ Хабаровкѣ открыто братьями Хлѣбниковыми винодѣліе изъ мѣстнаго винограда; на первый разъ приготовили они до десяти тысячъ бутылокъ, но нынѣ выписали посуду для изготовленія вина въ бо̀льшемъ количествѣ. Ихъ вино, постоявшее годъ въ пескѣ, можно приравнять къ дешевому столовому крымскому вину; оно стало расходиться на мѣстѣ и по Амуру.

Къ главѣ III: стр. 74. По поводу слуховъ о безпорядкахъ въ Амурскомъ лиманѣ, упомянемъ о состоявшемся 14 декабря 1882 года постановленіи гамбургскаго морскаго суда по дѣлу о послѣдовавшемъ въ амурскомъ фарватерѣ крушеніи гамбургскаго парохода «Augustus». Судъ призналъ, что виною катастрофы былъ якорь, давно уже лежащій на днѣ рѣки, какъ разъ по серединѣ фарватера. Набѣжавъ на этотъ якорь, «Augustus» по-

лучилъ пробоину, вслѣдствіе которой его пришлось посадить на мель. Лоцманъ изъ русскихъ матросовъ тогда же сообщилъ капитану парохода, г. Глевекэ, что объ этомъ якорѣ, потерянномъ однимъ американскимъ судномъ, давно будто-бы извѣстно морскому вѣдомству. На судѣ прочитано было также заявленіе лондонской «Schip.and Merc. Gazette» о томъ, что «вѣхи и буйки, поставленные много лѣтъ назадъ на Амурѣ русскимъ морскимъ вѣдомствомъ, недостаточно уже соотвѣтствуютъ измѣнившемуся съ теченіемъ времени рѣчному фарватеру, вслѣдствіе чего, даже и при самыхъ благопріятныхъ условіяхъ, плаваніе по Амуру стало крайне затруднительнымъ».

Къ главѣ IV: стр. 83. Въ 1881 году въ Петропавловскій портъ пришло всего 4 судна, въ томъ числѣ три раза приходилъ пароходъ г. Филипеуса «Камчатка», продолжавшій получать субсидію отъ правительства, плавая подъ англійскимъ флагомъ! Петропавловскъ до 1882 года не видѣлъ русскаго военнаго судна три года, островъ Беринга и сѣверныя бухты—пять лѣтъ, Охотское море—уже седьмой годъ.

Къ главѣ V: стр. 94. По оффиціальнымъ свѣдѣніямъ объ урожаѣ на островѣ Сахалинѣ въ 1882 году, урожай хлѣбовъ, не смотря на крайнее бездождіе, далъ весьма удовлетворительные результаты. Хлѣбопашество поселенцевъ, уволенныхъ отъ работъ, и семейныхъ ссыльно-каторжныхъ расширяется, хотя и ощущается недостатокъ въ рабочемъ скотѣ и лошадяхъ. Вслѣдствіе сильной засухи, сравнительно съ минувшимъ, очень дождливымъ, лѣтомъ, хлѣба сжаты мѣсяцемъ раньше. Умолотъ слѣдующій: озимая рожь, пшеница отъ самъ-8 до самъ-15; яровые хлѣба: пшеница, ярица, овесъ, ячмень обыкновенный и гималайскій голый самъ-7—20; ленъ и конопля родились хорошаго качества, но мало; картофель, капуста и разнообразныя овощи были въ изобиліи. Общій сборъ зерноваго хлѣба у всѣхъ жителей ожидался не менѣе двадцати тысячъ пудовъ.

Стр. 104. Сравнительныя цѣны жизненнымъ припасамъ въ посту Дуэ въ 1880 году:

Названія продуктовъ.			Руб.	Коп.
Мука ржаная пудъ			1	—
» пшеничная крупчатка 1-го сорта за куль въ 1 п. 15 ф. .			7	—
Рожь . .	Въ зерно для посѣва.	пудъ .	2	—
Ячмень .		» .	2	—
Гречиха .		» .	2	—
Пшеница		» .	3	—

	Руб.	Коп.
Капуста 100 кочней	2	—
Свекла пудъ	1	—
Картофель »	—	20
	и дешевле.	
Брюква »	1	—
Морковь »	1	—
Огурцы муромскіе сотня . . .	3	—
Рѣпа пудъ	—	50
Рѣдька »	—	50
Лукъ зеленый песочн. пучекъ. .	—	5
Молоко бутылка	—	10
Сметана фунтъ	—	50
Масло коровье фунтъ	—	60
Творогъ фунтъ	—	20
Яйца куриныя сотня	4	—
Говядина пудъ	8	—
Солонина »	4	—
Свиное мясо »	10	—
Быкъ (6 лѣтъ, вѣс. 12 пуд.) шт. .	100	—
Корова манзовская штука . . .	10	—
» русская » . .	70	—
Лошадь	80	—
Боровъ (по вѣсу мяса) до . . .	50	—
Поросенокъ мѣсячный	1	—
Гусь штука	2	—
Курица »	1	—
Утка »	1	—
Чай кирпичный кирпичъ. . . .	1	20
Сахаръ пудъ	12	—
Спиртъ бутылка	1	—
Пиво англійское бутылка . . .	1	20
Уксусъ бутылка	1	50
Квасъ »	—	10
Свѣчи стеариновыя фунтъ . .	—	80
Мыло простое » . .	—	40
Соль пудъ	1	20

Къ главѣ VI: стр. 116. Увлеченіе надеждой на значительный сбытъ товаровъ въ Корею очень ослабѣло при болѣе подробныхъ изслѣдованіяхъ, на что можно было разсчитывать въ торговлѣ съ этою страной. Въ настоящемъ своемъ положеніи Корея очень бѣдна, и хотя заключаетъ, какъ предполагаютъ, значительныя металлическія богатства, но жители мало трудолюбивы и предпріимчивы и довольствуются немногимъ. Въ настоящее время можно разсчитывать только на тѣ товары, которые идутъ на одежду простонародья, которое нашло выгоднымъ для себя носить европейскія бумажныя и шерстяныя ткани, но и тутъ дѣло идетъ пока только о городскихъ жителяхъ.

Къ главѣ VII, стр. 129. Весьма любопытныя свѣдѣнія

получены изъ Тайвана, на островѣ Формоза, и изъ Кьюн-чо, на островѣ Гайнанѣ. Изъ перваго сообщаютъ, что иностранная торговля какъ бумажными, такъ и шерстяными тканями перешла совершенно въ руки китайцевъ, которые не берутъ товаровъ изъ складовъ европейскихъ фирмъ на островѣ, а отправляются сами въ Гонъ-Конгъ, гдѣ выборъ товаровъ гораздо обширнѣе, и затѣмъ, по привозѣ оныхъ на островъ немедленно даздаютъ въ кредитъ, имѣя болѣе средствъ добиться уплаты, чѣмъ европейцы, которые потому не могутъ съ китайцами соперничать. Все это привело нынѣ къ убѣжденію, что хотя европейцы и добивались настойчиво открытія все бо́льшаго и бо́льшаго числа портовъ въ Китаѣ для иностранной торговли, но нѣтъ выгоды учреждать мелкія фирмы и разбрасывать ихъ по разнымъ портамъ, а лучше имѣть въ нѣкоторыхъ мѣстахъ крупные фирмы и склады, въ которыхъ китайцы могли бы находить самый разнообразный товаръ и въ значительномъ количествѣ. Имѣть много конторъ и раздроблять склады обходится очень дорого, особенно при роскошной жизни, къ какой привыкли иностранцы въ Китаѣ.

Страница 130. Изъ отчета о внѣшней торговлѣ Китая, опубликованнаго китайскимъ таможеннымъ вѣдомствомъ, видно что въ 1882 году сумма ввоза и вывоза понизилась до 145.052,074 ланъ, (ланъ=7 фр. 17 сант). Изъ этой общей суммы въ 145 милл. ланъ, около 77 милл. составляютъ цифру ввоза и 67 милл.—цифру вывоза. Уменьшеніе торговли приписываютъ конкурренціи туземнаго опіума съ индійскимъ, слабому спросу на шерсть и хлопокъ, и пониженію цѣнъ на шелкъ и чай. Англія стояла во главѣ торговли на сумму 261.199,751 ланъ, за ней шла Германія—16.366,594 ланъ и Франція—15.382,398 ланъ.

Къ главѣ VIII, стр. 164. Новыя правила о производствѣ сухопутной торговли съ Китаемъ, приложенныя къ Петербургскому трактату 1881 года; нѣкоторыя постановленія ихъ примѣняются и къ морской торговлѣ:

Ст. 1. По границѣ обоихъ государствъ, на разстояніи пятидесяти верстъ (сто китайскихъ ли) въ ту и другую сторону, дозволяется свободная и безпошлинная торговля между русскими и китайскими подданными. Въ надзорѣ за этою торговлею каждое правительство будетъ слѣдовать своимъ пограничнымъ постановленіямъ.

Ст. 2. Русскіе подданные, отправляющіеся для торговли въ Монголію и въ округи, лежащіе по сѣверному и южному склонамъ Тянь-шаня, могутъ

переходить границу только въ извѣстныхъ пунктахъ, исчисленныхъ въ спискѣ, приложенномъ къ настоящимъ правиламъ. Они должны быть снабжены билетами отъ русскаго начальства, на русскомъ и китайскомъ языкахъ, съ монгольскимъ или татарскимъ переводомъ. Въ китайскомъ переводѣ этихъ билетовъ, имя владѣльца товаровъ или караваннаго старшины, родъ товаровъ и число тюковъ и вьючнаго скота, могутъ быть обозначены по монгольски, или по татарски. Билетъ долженъ предъявляться, при вступленіи въ китайскіе предѣлы, въ ближайшемъ къ границѣ китайскомъ караулѣ, гдѣ, по провѣркѣ, караульное начальство должно сдѣлать на немъ надлежащую отмѣтку. Китайскія власти имѣютъ право задерживать купцовъ, перешедшихъ границу безъ билетовъ, и препровождать ихъ къ ближайшему русскому пограничному начальству, или къ подлежащему консулу, для строгаго наказанія ихъ. Въ случаѣ утраты билета, владѣлецъ его обязанъ заявить объ этомъ какъ ближайшему русскому консулу, для полученія новаго вида, такъ и мѣстному начальству, для полученія временнаго вида на дальнѣйшее слѣдованіе. Товары, ввезенные въ Монголію и Притяньшаньскіе округа и тамъ нераспроданные, могутъ быть отправляемы въ города Тяньцзинъ и Су-чжеу (Цзя-юй-гаунь), для продажи тамъ или провоза оныхъ далѣе, въ Китай.

Ст. 3. Русскіе купцы, отправляющіе товары въ Тянь-цзинъ изъ Кяхты и Нерчинскаго края, обязаны провозить ихъ чрезъ Калганъ, Дунъ-ба и Тунъ-чжэу. Этимъ же путемъ должны слѣдовать товары, отправляемые въ Тянь-цзинъ, съ русской границы, чрезъ Кобдо и Гуй-хау-чэнъ. На провозъ товаровъ русскія власти снабжаютъ купцовъ билетами, которые свидѣтельствуются подлежащимъ китайскимъ начальствомъ, съ обозначеніемъ оныхъ, на русскомъ и китайскомъ языкахъ, имени владѣльца товаровъ, числа тюковъ, и рода заключающихся въ нихъ товаровъ. Въ таможняхъ, находящихся на пути слѣдованія товаровъ, китайскіе чины производятъ, безъ замедленія, повѣрку числа тюковъ и осмотръ товаровъ, и пропускаютъ оные по засвидѣтельствованіи билета. Если во время таможеннаго осмотра будутъ разбиты тюки, таможня распоряжается укупоркою оныхъ вновь и отмѣчаетъ въ билетѣ число разбитыхъ мѣстъ. Таможенный осмотръ долженъ продолжаться не болѣе двухъ часовъ. Билетъ долженъ быть въ теченіе шести мѣсяцевъ представленъ въ тянь-цзинскую таможню для уничтоженія. Если срокъ этотъ окажется недостаточнымъ для владѣльца товаровъ, онъ обязанъ заблаговременно заявить объ этомъ китайскому начальству. Въ случаѣ потери билета, купецъ обязанъ извѣстить о семъ начальство, выдавшее билетъ, для полученія дубликата онаго, и съ этою цѣлью указать нумеръ и число утерянаго билета; ближайшая же на пути таможня, удостовѣрившись въ правильности заявленія купца, выдаетъ ему свидѣтельство, съ которымъ товары могутъ слѣдовать далѣе. За невѣрное, въ этомъ случаѣ, показаніе количества товаровъ, сдѣланное, если то будетъ доказано, съ цѣлью сокрытія проданнаго по пути товара, или избѣжанія уплаты пошлины, купецъ подвергается взысканію, опредѣленному въ 8 статьѣ правилъ.

Ст. 4. Русскіе купцы, которые пожелали бы продать въ Калганѣ какую либо часть привезенныхъ изъ Россіи товаровъ, должны заявить объ этомъ въ теченіе пяти дней мѣстному начальству, которое, по внесеніи купцомъ полной ввозной пошлины, выдаетъ ему дозволительное на продажу товаровъ свидѣтельство.

Ст. 5. Съ товаровъ, ввезенныхъ русскими купцами сухимъ путемъ изъ Россіи въ Тянь-цзинъ, взимается ввозная пошлина въ размѣрѣ двухъ третей полной по тарифу пошлины. Товары, ввезенные изъ Россіи въ Су-чжэу (Цзя-юй-гаунь), будутъ очищаться въ этомъ городѣ пошлинами въ размѣрѣ,

опредѣленномъ для товаровъ, ввозимыхъ въ Тянь-цзинъ, и подлежать правиламъ, установленнымъ для этого порта.

Ст. 6. Если оставленные въ Калганѣ товары, очищенные ввозною пошлиною, не будутъ проданы тамъ, владѣлецъ оныхъ можетъ отправить ихъ въ Тунь-чжэу, или Тянь-цзинъ, при чемъ таможня, не взимая новой пошлины, возвращаетъ купцу одну треть внесенной въ Калганѣ ввозной пошлины, что и отмѣчается въ билетѣ, выдаваемомъ въ этомъ случаѣ калганскою таможнею. Оставленные въ Калганѣ товары, очищенные ввозною пошлиною, могутъ быть отправляемы русскими купцами на внутренніе рынки, на общихъ условіяхъ, установленныхъ для иностранной торговли въ Китаѣ, по уплатѣ транзитной пошлины (половинной). На провозъ товаровъ будетъ выдаваться билетъ, который долженъ предъявляться на всѣхъ лежащихъ на пути таможняхъ и заставахъ. Съ товаровъ, не сопровождаемыхъ таковыми билетами, взимаются въ проѣзжаемыхъ таможняхъ пошлины, на заставахъ же ли-цзинъ.

Ст. 7. Товары, ввезенные изъ Россіи въ Су-чжэу (Цзя-юй-гаунь), могутъ быть отправляемы на внутренніе рынки на условіяхъ, опредѣленныхъ въ статьѣ 9-й настоящихъ правилъ для товаровъ, отправляемыхъ на внутренніе рынки изъ Тянь-цзина.

Ст. 8. Если при таможенномъ осмотрѣ товаровъ, привезенныхъ изъ Россіи въ Тянь-цзинъ, окажется, что показанные въ билетѣ товары были вынуты изъ тюковъ и замѣнены другими, или что количество оныхъ (за исключеніемъ оставленныхъ въ Калганѣ) менѣе того, которое обозначено въ билетѣ, то всѣ предъявленные къ осмотру товары конфискуются таможнею. Само собою разумѣется, что конфискаціи не подлежатъ тюки, разбитые дорогою и потребовавшіе переукупорки, если о нихъ было заявлено въ ближайшей на пути таможнѣ и если послѣдняя, удостовѣрившись въ цѣлости первоначальнаго товара, сдѣлала объ этомъ отмѣтку въ билетѣ. Конфискаціи же подлежатъ товары, если будетъ обнаружено, что часть оныхъ была продана на пути слѣдованія ихъ. Если же товары провозились окольными путями, для избѣжанія осмотра въ таможняхъ, лежащихъ на пути, указанномъ въ статьѣ 3-й, владѣлецъ товаровъ подвергается взысканію въ размѣрѣ полной ввозной пошлины. Если бы нарушеніе вышеприведенныхъ постановленій совершено было возчиками, безъ вѣдома и участія владѣльца товаровъ, таможни будутъ принимать это обстоятельство во вниманіе при назначеніи взысканія. Постановленіе это касается исключительно мѣстностей, по которымъ направляется русская сухопутная торговля, и не можетъ быть примѣнено къ подобнымъ же случаямъ, которые возникли бы въ портахъ или внутри страны. Въ случаѣ конфискаціи товаровъ, купцу предоставляется право выкупить оные, уплатою суммы равной стоимости товаровъ, по оцѣнкѣ произведенной по соглашенію съ китайскими властями.

Ст. 9. При вывозѣ изъ Тянь-цзина, моремъ, въ какой либо другой китайскій портъ, открытый по договорамъ для иностранной торговли, товаровъ, привезенныхъ сухимъ путемъ изъ Россіи, Тянь-цзинская таможня взимаетъ съ этихъ товаровъ одну треть полной по тарифу пошлины, въ дополненіе внесенныхъ уже двухъ третей. Въ другомъ же портѣ никакихъ пошлинъ не будетъ взиматься съ этихъ товаровъ. Съ товаровъ же, вывозимыхъ изъ Тянь-цзина или другихъ портовъ на внутренніе рынки, будетъ взиматься, на общихъ для иностранной торговли основаніяхъ, транзитная (половинная) пошлина.

Ст. 10. Китайскіе товары, вывозимые русскими купцами въ Россію изъ Тянь-цзина, должны провозиться чрезъ Калганъ путемъ, обозначеннымъ въ статьѣ 3-й. Съ товаровъ, при вывозѣ ихъ, взимается полная вывозная пош-

лина. Но съ купленныхъ въ Тянь-цзинѣ обратно ввозныхъ товаровъ, равно какъ и съ товаровъ, купленныхъ въ другомъ портѣ и отправленныхъ въ Россію транзитомъ чрезъ Тянь-цзинъ, при чемъ имѣется свидѣтельство въ уплатѣ за оные вывозной пошлины, таковая вновь не взимается, а внесенная въ Тянь-цзинѣ половинная вторично ввозная пошлина (береговая) возвращается купцу, если онъ вывезетъ въ Россію оплаченные этою пошлиною товары въ теченіе года по уплатѣ оной. На провозъ товаровъ въ Россію русскій консулъ выдаетъ билетъ, въ которомъ обозначается, на русскомъ и китайскомъ языкахъ, имя владѣльца товаровъ, число тюковъ и родъ заключающихся въ нихъ товаровъ. Билетъ долженъ быть засвидѣтельствованъ въ портовой таможнѣ и долженъ слѣдовать при товарахъ, для предъявленія при осмотрѣ въ лежащихъ на пути таможняхъ.

Относительно срока, въ который билетъ долженъ быть представленъ въ таможнѣ къ уничтоженію, и случаевъ потери онаго, сообразоваться съ правилами, изложенными въ статьѣ 3-й. Товары должны слѣдовать путемъ, обозначеннымъ въ статьѣ 3-й, и дорогою не должны быть продаваемы; за нарушеніе же этого правила купецъ подвергается взысканіямъ, опредѣленнымъ въ статьѣ 8-й. Осмотръ товаровъ въ лежащихъ на пути таможняхъ производится согласно правиламъ, изложеннымъ въ статьѣ 3-й. Вывозимые изъ Су-чжэу (Цзя-юй-гаунь) въ Россію китайскіе товары, купленные русскими купцами въ этомъ городѣ, или привезенные ими туда съ внутреннихъ рынковъ для вывоза въ Россію, будутъ очищаться пошлинами въ размѣрѣ, опредѣленномъ для товаровъ, вывозимыхъ изъ Тянь-цзина, и подлежать правиламъ, установленнымъ для этого порта.

Ст. 11. Съ товаровъ, купленныхъ въ Тунь-чжэу, взимается, при вывозѣ ихъ въ Россію сухимъ путемъ, полная вывозная по тарифу пошлина. Съ товаровъ, купленныхъ въ Калганѣ, взимается въ этомъ городѣ, при вывозѣ ихъ въ Россію, пошлина въ размѣрѣ половины опредѣленныхъ въ тарифѣ пошлинъ. Съ товаровъ же, купленныхъ русскими купцами на внутреннихъ рынкахъ и привезенныхъ въ Тунъ-чжэу и Калганъ для вывоза ихъ оттуда въ Россію, уплачивается еще транзитная пошлина, на основаніяхъ общихъ для иностранной торговли на внутреннихъ рынкахъ. Мѣстныя таможни поименованныхъ выше городовъ, по уплатѣ купцомъ пошлины, выдаютъ ему билетъ на провозъ товаровъ. На товары, вывозимые изъ Тунъ-чжэу, выдается билетъ изъ таможни въ Дунъ-ба, въ которую слѣдуетъ обращаться какъ за полученіемъ онаго, такъ и для уплаты причитающейся съ товаровъ пошлины. Въ билетѣ должно быть упомянуто о запрещеніи продавать товары на пути слѣдованія ихъ. Изложенныя въ статьѣ 3-й правила о билетахъ, осмотрѣ товаровъ и проч., касаются также товаровъ, вывозимыхъ изъ мѣстъ, исчисленныхъ въ настоящей статьѣ.

Ст. 12. Съ товаровъ иностранныхъ, вывозимыхъ сухимъ путемъ въ Россію изъ Тянь-цзина, Тунъ-чжэу, Калгана и Цзя-юй-гуаня, не взимается пошлинъ, если купецъ предъявитъ таможенную квитанцію въ уплатѣ за эти товары пошлинъ ввозной и транзитной. Если же товаръ былъ очищенъ одною лишь ввозною пошлиною, подлежащая таможня взыскиваетъ съ купца еще транзитную пошлину по тарифу.

Ст. 13. Съ товаровъ, ввозимыхъ въ Китай русскими купцами и вывозимыхъ ими оттуда, будутъ взиматься пошлины по тарифу общему для иностранной торговли въ Китаѣ и по дополнительному тарифу для русской торговли, составленному въ 1862 году. Съ товаровъ, непоименованныхъ въ томъ или другомъ изъ этихъ тарифовъ, будетъ взиматься пошлина въ размѣрѣ пяти процентовъ со стоимости.

Ст. 14. Слѣдующіе предметы допускаются къ ввозу и вывозу безпош-

линно: золото и серебро въ слиткахъ, иностранная монета, мука разныхъ сортовъ, саго, сухари, мясо и зелень въ консервахъ, сыръ, масло коровье, конфекты, иностранная одежда, издѣлія ювелирныя, издѣлія изъ серебра духи и мыло всѣхъ сортовъ, древесный уголь, дрова, свѣчи иностраннаго издѣлія, табакъ и сигары иностранные, вино, пиво, спиртные напитки, припасы и различные предметы, употребляемые въ домѣ и на судахъ, дорожный багажъ, канцелярскіе припасы, ковровыя издѣлія, ножевой товаръ, иностранные лекарственные предметы, стекло и хрусталь. При ввозѣ или вывозѣ сухимъ путемъ поименованныхъ выше предметовъ они будутъ пропускаться безпошлинно; но при отправленіи ихъ на внутренніе рынки изъ городовъ и портовъ, упомянутыхъ въ настоящихъ правилахъ, съ этихъ предметовъ будетъ взиматься транзитная пошлина въ размѣрѣ двухъ съ половиною процентовъ со стоимости ихъ. Этой пошлинѣ не будутъ подлежать впрочемъ: дорожный багажъ, золото и серебро въ слиткахъ и иностранная монета.

Ст. 15. Слѣдующіе предметы не допускаются къ ввозу или вывозу и, въ случаѣ провоза контрабандою, подлежатъ конфискаціи: порохъ, артиллерійскіе снаряды, пушки, ружья, винтовки, пистолеты и всякое огнестрѣльное оружіе, военные снаряды и припасы, соль *), опіумъ. Русскіе подданные, отправляющіеся въ Китай, могутъ имѣть при себѣ для самозащиты каждый по одному ружью или пистолету, о чемъ должно быть упомянуто въ имѣющихся при нихъ билетахъ. Ввозъ русскими подданными селитры, сѣры и свинца допускается лишь съ особаго разрѣшенія китайскаго начальства; предметы эти могутъ быть продаваемы лишь тѣмъ китайскимъ подданнымъ, которые будутъ имѣть надлежащее дозволеніе на покупку ихъ. Запрещенъ вывозъ риса и китайской мѣдной монеты. Ввозъ-же риса, равно какъ и зерна всѣхъ родовъ, допускается безпошлинно.

Ст. 16. Русскимъ купцамъ воспрещаетэя перевозить подъ видомъ собственныхъ товаровъ, товары китайскихъ купцовъ.

Ст. 17. Китайскія власти имѣютъ право принимать соотвѣтствующія мѣры противъ контрабандной торговли.

Къ главѣ IX: стр. 178. Весь закупъ чая въ послѣдній сезонъ составилъ: въ Англію 150.435,668 англ. ф., противъ 175.354,717 ф. въ сезонъ 1880—81; слѣдов. слишкомъ на 24 милл. ф. менѣе; въСоединенные Штаты 68.041,915 англ. ф., противъ 84.493,751 ф., слишкомъ на 18 милл. ф. менѣе. Въ числѣ вывоза было: изъ Шанхая, Ханькоу и Цзю-Цзяна слишкомъ 103.000,000 англ. ф.; изъ Нин-по болѣе 20.000,000 англ. ф. и, кромѣ того, вывезено въ Тянь-Цзинъ изъ Ханькоу и Фучао 33.979,357 англ. ф. кирпичнаго чая.

Къ главѣ X: стр. 216. Весь вывозъ шелка въ послѣдній сезонъ простирается до 45,750 кипъ, противъ 78,500 кипъ въ сезонъ 1880—81 г. Изъ этого количества поступило во Францію 27,044 кипы, въ Англію 11,158 кипъ, въ Соединенные Штаты 4,306 кипъ, въ Италію 1,719 кипъ.

Къ главѣ XI: стр. 225. Не смотря на запрещеніе для русскихъ

*) Соль въ Россію допускается, впрочемъ на практикѣ свободно, но ее нельзя привозить въ Китай.

ввоза въ Китай опіума, по свѣдѣніямъ «Прав. Вѣстника», послѣдній постоянно вывозится въ Китай изъ Туркестанскаго края. Быстро возростающіе размѣры производства этого наркотика не только въ Кульджинскомъ краѣ, гдѣ оно составляетъ исконное занятіе жителей, но и въ Семирѣчьѣ, гдѣ замѣтны въ послѣднее время весьма значительные успѣхи культуры опіума, благодаря возростающей потребности въ этомъ продуктѣ для китайскихъ войскъ, постоянно прибывающихъ къ нашей границѣ,— уже обратили вниманіе мѣстной администраціи. Начальство было вынуждено установить, въ видахъ сокращенія культуры мака, налогъ на воздѣлываніе опіума въ Семирѣченской области и Кульджинскомъ районѣ, на первое время въ размѣрѣ 35 рублей съ десятины. Почти весь туркестанскій опіумъ сбывается въ пограничные города Западнаго Китая. Кромѣ опіума, производимаго въ Семирѣчьѣ и Кульджинскомъ краѣ, большія партіи опіума провозятся черезъ территорію Туркестанскаго края изъ Бухарскихъ владѣній. Опіумомъ бухарскаго привоза торгуютъ обыкновенно бухарцы. Въ Бухару же опіумъ привозится преимущественно изъ города Язда, затѣмъ изъ Герата и другихъ городовъ. Весьма вѣроятно, что черезъ Туркестанъ проходитъ и опіумъ индійской культуры. Бухарскій опіумъ въ 1879 году продавался въ Вѣрномъ по 320 руб. пудъ, т. е. по 8 рублей фунтъ. Качествомъ онъ гораздо выше семирѣченскаго опіума.

Къ главѣ XII: стр. 260. Общій оборотъ торговли чаемъ въ Ханькоу въ 1882 г. (какъ русскихъ, такъ и иностранцевъ, съ показаніемъ въ какомъ количествѣ, по какой цѣнѣ куплены чаи, отъ самыхъ низшихъ сортовъ до самыхъ высшихъ) былъ: ниже 9 ланъ 16,360 полуящ.; отъ 9—11 включ. 58,120 полуящ.; отъ 12—15 ланъ 176,161 полуящ.; отъ 16—19 ланъ 184,553 полуящ.; отъ 20—23 ланъ 142,385 полуящ.; отъ 24—27 ланъ 135,549 полуящ.; отъ 28—30 ланъ 64,140 полуящ.; отъ 31—34 ланъ 75,111 полуящ.; отъ 35—39 ланъ 45,190 полуящ., отъ 40—45 ланъ 25,182 полуящ.; свыше 45 ланъ 11,109 полуящ., а всего 932,860 полуящиковъ. Остались непроданными изъ ханькоускихъ чаевъ 3,140 полуящ. Сверхъ того, не поступало на рынокъ въ Ханькоу, а отправлено въ Шанхай прямо 290,000 полуящик. Цзю-цзянскихъ чаевъ было 282,860 полуящ.

Куплено собственно русскими: байховыхъ чаевъ красныхъ 17.939,170 русскихъ фунтовъ, цѣной на 2.910,991 ланъ; зеленыхъ 73,973 русск. ф., цѣной на 9,791 ланъ.

Выдѣлано русскими кирпичныхъ чаевъ: плиточнаго 115,288 русскихъ фунт., цѣной на 14,351 ланъ; чернаго (пекинскаго) 13.946,741 русск. фунт., цѣной на 637,658 ланъ; зеленаго 337,317 русск. фунт., цѣной на 15,646 ланъ; обыкновеннаго 2.869,234 русск. ф., цѣной на 116,112 ланъ.

Отправлено изъ Ханькоу: байховыхъ чаевъ въ Одессу красныхъ 7.537,357 русскихъ фунтовъ; зеленыхъ 160 ф.; чрезъ Лондонъ красныхъ 203.970 ф.; чрезъ Тянь-Цзинъ красныхъ 8.672,986 ф.; зеленыхъ 73,813 ф.; въ Николаевскъ-на-Амурѣ красныхъ чаевъ 1.173,403 фунт.; во Владивостокъ красныхъ 1,994 ф.; а всего байховыхъ чаевъ красныхъ 17.589,720 ф.; зеленыхъ 73,973 ф.

Плиточнаго чая чрезъ Тянь-Цзинъ въ Кяхту 101,738 ф.; въ Николаевскъ 6,716 ф.; во Владивостокъ 6,838 ф., а всего 115,292 ф.

Кирпичныхъ чаевъ чрезъ Тянь-Цзинъ въ Кяхту чернаго пекинскаго чая 12.974,125 ф.; зеленаго 55,499 ф.; обыкновеннаго 2.684,636 фунт.; въ Николаевскъ чернаго пекинскаго чая 840,355 ф.; зеленаго 281,818 ф.; обыкновеннаго 184,598 ф.; во Владивостокъ чернаго 116,033 фунт.; а всего кирпичнаго чая 17.252,352 ф.

По другимъ свѣдѣніямъ, также русскихъ торговыхъ фирмъ, въ сезонъ 1882—83 г. по 1 (13) января въ Ханькоу:

Поступило на рынокъ чаевъ:

Ханьюусскихъ	1-го сбора . .	623,000	полуящик.
»	2-го » . .	189,000	»
»	3-го » . .	128,000	»
Цзю-цзянскихъ	1-го » .	274,260	»
»	2-го » . .	8,600	»

Куплено всего:

Для Россіи	398,280	»
» Англіи и Америки . . .	534,880	»

Общій вывозъ былъ въ англійскихъ фунтахъ:

Ханькоусскихъ чаевъ	62.371,589
Цзю-цзянскихъ »	17.770,087

Изъ этого числа отправлено съ пароходами прямаго сообщенія въ англ. фунтахъ:

Въ Лондонъ	33.484,662
» Одессу	9.266,086

Стр. 270. Цѣны въ Ханькоу на первосборные чаи сезона 1883 г.: Самые лучшіе чаи отъ 47 — 50 ланъ за пикуль; хорошіе отъ 42 — 44 ланъ; качествомъ ниже, а цѣной на три лана дешевле прошлогоднихъ; он-фа на одинъ ланъ дешевле прошлогоднихъ, а качествомъ такіе же, какъ и въ прошломъ

году; ян-лоу-дунъ качествомъ ниже прошлогоднихъ, а цѣной на три лана дешевле. Качества и цѣны чаевъ другихъ провинцій почти тѣ же, какъ и при открытіи чайнаго сезона въ прошломъ 1882 году.

Къ главѣ XIII: стр. 280. Всего въ послѣдній сезонъ въ Фучао взято съ рынка: конгу 704,995 ящ.; сушона 38,500 ящ.; улона 68,500 полуящ.; душистыхъ чаевъ 73,285 боксовъ и цвѣточныхъ чаевъ 6,816 ящиковъ. Изъ этого числа вывезено: въ Англію 56.655.644 англ. ф., противъ 70.771,942 въ сезонъ 1880—81; въ Австралію 19.542,874 ф., противъ 22.197,407 фунт. прошлаго сезона; въ Америку 3.526,452 ф.; на континентъ Европы 712,930 ф.; въ южную Африку 819,820 ф., въ сѣверные порта Китая, Японію и нашу Приморскую область 5.240.404 ф. (въ томъ числѣ въ Приморскую область черезъ Николаевскъ и Владивостокъ 1.714,924 ан. ф.); въ южные порта Китая 2.147,816 ф., а всего 88.202,536 англ. ф., противъ 97.817.195 англ. фунт. въ предшествующій сезонъ.

Въ числѣ чаевъ, отправленныхъ въ сѣверные порта Китая, считается 3.525,480 англ. фунт. кирпичнаго чая, направленнаго въ Россію чрезъ Тянь-Цзинъ, противъ 5.577,468 ф. кирпичнаго же чая, отправленнаго въ предшествующій сезонъ. Вообще торговля русскихъ въ Фучао замѣтно падаетъ.

Отправка въ Европу въ послѣдній сезонъ происходила съ 4 іюня 1882 года по 22 февраля сего 1883; чай отправленъ былъ изъ Фучао на 62 пароходахъ и одномъ парусномъ суднѣ.

Къ главѣ XIV: стр. 313. По случаю засухи, въ монгольской степи, въ минувшую осень, верблюдовъ противъ прежнихъ лѣтъ для перевозки чая было менѣе приблизительно на 10,000. Почты между Кяхтой и Калганомъ ходятъ нынѣ очень тихо, употребляя отъ 20—25 сутокъ, вмѣсто прежнихъ 10—12.

Стр. 316. Отчетъ за 1882 годъ о сухопутной торговлѣ Россіи съ Китаемъ чрезъ Кяхту:

Отпущено въ Китай товаровъ: 1) Русскихъ жизненныхъ припасовъ на 61,021 р.; металловъ для фабрикъ, ремеслъ и земледѣлія на 151,151 р.; издѣлій мануфактурныхъ, фабричныхъ, заводскихъ и ремесленныхъ на 1.811,960 р.; пушныхъ товаровъ на 447,623 р.; всего на 2.141,763 р. 2) Иностранныхъ: маржана на 24,080 р.; выхухоли на 4,975 р.; рыси на 31,495 руб.; чая обратно 101,292 р.; сахара-леденца на 27,926 р.; а всего иностранныхъ товаровъ на 189,851 р. 75 к. 3) Драго-

цѣнныхъ металловъ: Золота въ полуимперіалахъ на 360,113 р., въ фунтахъ стерлинговъ на 27,000 р.; серебра въ русской монетѣ на 31,370 р.; въ мексиканскихъ долларахъ на 91,432 р., въ ямбовомъ китайскомъ серебрѣ на 2.966,020 р.; а всего металловъ на 3.475.935 руб. Кредитныхъ билетовъ по курсу на 221,488 р.; весь же отпускъ въ товарахъ, монетѣ и кредитныхъ билетахъ составляетъ 6.359,036 р.

Привозъ товаровъ: 1) Китайскихъ чаевъ: байховыхъ цвѣточныхъ на 28,600 р.; торговаго чернаго на 6.963,524 р.; зеленаго на 108,730 р.; ящичнаго на 17,780 р.; чая кирпичнаго чернаго, пекинскаго на 4.102,593 р.; зеленаго на 90,470 руб.; обыкновеннаго на 1.260,712 р.; плиточнаго на 84,818 р. и полѣнообразнаго на 17,488 р.; сахара-леденца на 66,751 р.; фруктовъ на 3,880 руб., прочихъ китайскихъ товаровъ на 111,207 р.; а всего китайскихъ произведеній на 12.856,547 р. 2) Монгольскихъ жизненныхъ припасовъ на 87,464 р.; разныхъ товаровъ на 109,309 руб.; всего монгольскихъ произведеній на 195,772 р. 3) Европейскихъ: дриллинга на 5,665 р. 4) Драгоцѣнныхъ металловъ: русской серебряной монеты на 600 руб.; кредитныхъ билетовъ на 1.027,344 р. Кромѣ того, привезено китайцами въ Забайкальскую область (порто-франко), чая байховаго, торговаго на 509,870 р.; чая кирпичнаго чернаго на 42,760 р.; обыкновеннаго на 684,645 руб.; такъ называемаго жулана на 105.000 р.; сахара-леденца на 1.782 р. и разныхъ товаровъ на 218,500 р.; всего на 1.562,557 р. Весь же привозъ изъ Китая составлялъ 15.638,485 р. 42 к.

Громадный перевѣсъ привоза надъ отпускомъ объясняется тѣмъ, что главный привозный изъ Китая товаръ, чай, оплачивается въ самомъ Китаѣ монетой на мѣстѣ. Что же касается отпуска изъ Кяхты металловъ, то главную массу составляетъ китайское ямбовое серебро, вымѣниваемое русскими на товары въ Монголіи и Восточномъ Туркестанѣ, такъ что и оно представляетъ сбытъ русскихъ же произведеній, только въ другихъ мѣстахъ, а не просто отливъ монеты.

Къ главѣ XVI: стр. 343. Банковый кризисъ въ Китаѣ продолжается. Это одна изъ причинъ, вредно вліяющихъ на торговлю. Изъ 75 китайскихъ банковъ въ Шанхаѣ осталось только 41, да изъ нихъ не болѣе 20 считаются надежными; недавно обанкрутился еще одинъ банкъ, пассивъ котораго 300,000 лан.

Стр. 348. Въ январѣ 1883 г. послѣдовалъ указъ, которымъ главной тянь-цзинско-шанхайской телеграфной конторѣ предложено составить компанію изъ китайскихъ купцовъ, подъ управленіемъ правительственныхъ агентовъ, для продолженія сухопутной телеграфной линіи изъ Шанхая по всему юго-восточному побережью Китая до Кантона, чрезъ Су-чжоу; области Чжэ-цзянской провинціи: Ху-чжоу, Цзясинъ, Ханъ-чжоу, Шаосинъ, Нинъ-по, Тай-чжоу и Вэнь-чжоу; области Фу-цзянской провинціи: Фу-чжоу, Синъ-хуа, Цюань-чжоу, Чжанъ-чжоу и черезъ области Кантонской провинціи: Чао-чжоу и Хуй-чжоу. Протяженіе этой линіи опредѣляется приблизительно въ 3 тыс. слишкомъ верстъ, а стоимость постройки ея исчислена въ 800,000 сереб. руб. Работы начались съ наступленіемъ весны. Нечего и говорить, что та страшно высокая плата, которою облагаются телеграммы, отправляемыя кабелемъ, исключаетъ для него всякую возможность соперничества съ воздушнымъ телеграфомъ. Новая воздушная телеграфная линіи, представляя всѣ необходимыя качества стратегической линіи соединеніемъ далекаго сѣвера Китая съ его крайнимъ югомъ, въ то же время имѣетъ несомнѣнно громадное значеніе для торговли, проходя по самымъ населеннымъ, богатымъ, производительнымъ и промышленнымъ областямъ Небесной имперіи.

Къ главѣ XVII: стр. 367. Торговая конвенція 11 декабря 1867 года, между Россіей и Японіей:

Ст. 1. Прилагаемый къ настоящей конвенціи тарифъ таможенныхъ пошлинъ съ привозимыхъ и вывозимыхъ товаровъ получитъ свою обязательную силу со дня подписанія настоящей конвенціи. Тарифъ, приложенный къ трактату, заключенному въ 1858 году, и всѣ измѣненія и дополненія, сдѣланныя въ оном впослѣдствіи, отмѣняются.

Ст. 2. Новый тарифъ будетъ имѣть ту же силу и дѣйствіе, какъ если бы онъ былъ включенъ въ самый трактатъ, заключенный въ 1858 году, и будетъ подлежать пересмотру съ 1 іюля 1872 года. Впрочемъ каждой изъ договаривающихся сторонъ предоставляется, спустя шесть мѣсяцевъ по подписаніи настоящей конвенціи, требовать измѣненія пошлинъ съ чая и шелка, принявъ въ основаніе пять процентовъ средней стоимости этихъ товаровъ въ теченіи трехъ предшествовавшихъ лѣтъ.

Ст. 3. Опредѣленные въ шестой статьѣ правилъ, приложенныхъ къ трактату, заключенному въ 1858 году, взносы за выдаваемыя таможнями разрѣшенія, симъ отмѣняются. Дозволенія на выгрузку и погрузку товаровъ будутъ выдаваться по прежнему, но безплатно.

Ст. 4. Японское правительство обязуется устроить въ каждомъ изъ открытыхъ портовъ Японіи склады, въ которые по просьбѣ купцовъ будутъ приниматься на храненіе ввозные товары безъ взиманія съ нихъ пошлинъ. Японское правительство будетъ ручаться за сохранность товаровъ во все время нахожденія ихъ въ складахъ, но на немъ не будетъ лежать отвѣт-

ственности въ случаѣ истребленія оныхъ огнемъ; склады будутъ впрочемъ построены такимъ образомъ, чтобы они могли быть застрахованы иностранными страховыми отъ огня обществами. Когда купецъ, привезшій товары, или владѣлецъ оныхъ, пожелаетъ взять товары изъ складовъ, онъ обязанъ внести опредѣленныя тарифомъ пошлины; но онъ будетъ имѣть право вывезти товары обратно изъ порта безъ платежа ввозныхъ пошлинъ за оные. Въ томъ и другомъ случаѣ за храненіе товаровъ будетъ взиматься при отпускѣ ихъ изъ складовъ плата, размѣръ которой, равно какъ и порядокъ пріема, храненія и отпуска товаровъ, будутъ опредѣлены по взаимному соглашенію договаривающихся сторонъ.

Ст. 5. Всякія японскія произведенія могутъ быть перевозимы изъ всѣхъ частей Японіи въ открытые порты, не подвергаясь платежу какихъ либо транзитныхъ или другихъ пошлинъ, кромѣ обыкновенныхъ дорожныхъ сборовъ, взимаемыхъ одинаково со всѣхъ торговцевъ на содержаніе дорогъ и водяныхъ путей.

Ст. 6. Японское правительство, желая устранить существовавшія до сего времени препятствія къ свободному обращенію въ Японіи иностранныхъ монетъ на основаніи 13-й статьи трактата, заключеннаго между Россіею и Японіею въ 1858-мъ году, безотлагательно введетъ необходимыя измѣненія и улучшенія въ производствѣ японской монеты, послѣ чего на японскомъ монетномъ дворѣ и въ особыхъ мѣстахъ, которыя будутъ назначены въ каждомъ изъ открытыхъ портовъ и городовъ Японіи, отъ иностранцевъ и японцевъ всѣхъ сословій будетъ приниматься всякая иностранная монета, а также золотые и серебряные слитки, для промѣна на японскую монету одинаковаго рода, по сравнительному вѣсу и достоинству, за удержаніемъ лишь извѣстной платы за перечеканку; размѣръ этой платы будетъ опредѣленъ по взаимному соглашенію между обоими правительствами. Японское правительство приведетъ эту мѣру въ исполненіе не позже одного года по подписаніи настоящей конвенціи, или раньше, если обстоятельства позволятъ, и своевременно объявитъ о ней повсемѣстно въ Японіи.

Ст. 7. Въ виду необходимости устранить существующія въ открытыхъ портахъ злоупотребленія и стѣсненія относительно производства дѣлъ въ таможняхъ, нагрузки и выгрузки товаровъ, найма гребныхъ судовъ, чернорабочихъ, слугъ и проч., губернаторамъ открытыхъ портовъ будетъ поручено безотлагательно условиться съ консулами о мѣрахъ, необходимыхъ для прекращенія этихъ злоупотребленій и стѣсненій, и для доставленія желаемыхъ удобствъ и безопасности торговымъ и частнымъ сношеніямъ между иностранцами и японцами. Въ правила, которыя будутъ составлены съ этою цѣлью, будетъ также включено постановленіе о постройкѣ на пристаняхъ въ каждомъ изъ открытыхъ портовъ одного или нѣсколькихъ навѣсовъ для предохраненія товаровъ отъ поврежденій при свозѣ ихъ на суда или на берегъ.

Ст. 8. Японскимъ подданнымъ разрѣшается покупать въ открытыхъ портахъ Японіи и въ чужихъ краяхъ всякаго рода суда, парусныя или паровыя, транспортныя или пассажирскія, за исключеніемъ военныхъ, которыя могутъ быть пріобрѣтаемы ими лишь съ дозволенія правительства. Патенты на поднятіе японскаго флага на русскихъ судахъ, купленныхъ японскими подданными, будутъ выдаваться за уплатою пошлиною въ три бу съ тонны для парусныхъ судовъ. Число тоннъ купленнаго судна будетъ опредѣляться на основаніи русскихъ судовыхъ документовъ, которые по просьбѣ японскихъ властей будутъ доставляться имъ консуломъ съ засвидѣтельствованіемъ ихъ подлинности.

Ст. 9. Японскіе купцы всѣхъ классовъ могутъ торговать непосредственно

съ русскими купцами безъ вмѣшательства какихъ либо чиновниковъ правительства, не только въ открытыхъ портахъ Японіи, но и въ Россіи, по полученіи необходимаго разрѣшенія на выѣздъ изъ Японіи, согласно постановленному по сему предмету въ 10-й статьѣ настоящей конвенціи. Японцы въ торговыхъ сношеніяхъ своихъ съ русскими подданными не будутъ подвергаться платежу налоговъ высшихъ противъ тѣхъ, которыми они облагаются при обыкновенныхъ своихъ сдѣлкахъ между собою. Равнымъ образомъ и японскіе князья и находящіяся въ ихъ услуженіи лица могутъ, подъ тѣмъ же условіемъ, отправляться въ Россію, а также и въ открытые порта Японіи, и торговать тамъ съ русскими свободно и безъ вмѣшательства японскихъ властей, съ тѣмъ однако, чтобы они подчинялись существующимъ полицейскимъ правиламъ и платежу установленныхъ пошлинъ.

Ст. 10. Японскіе подданные могутъ отправлять свои товары изъ открытыхъ японскихъ портовъ, или изъ русскихъ портовъ, на всякомъ суднѣ, принадлежащемъ японцу или русскому подданному. Кромѣ того имъ разрѣшается отправляться въ Россію для научныхъ или торговыхъ цѣлей, по полученіи паспорта отъ надлежащихъ властей, согласно тому, что опредѣлено по сему предмету въ объявленіи японскаго правительства отъ 11 мая 1866 года. Они могутъ также наниматься на русскія суда для всякаго рода занятій. Японцы, находящіеся въ услуженіи у русскихъ, могутъ получать паспорты на выѣздъ за границу отъ губернатора всякаго открытаго порта.

Ст. 11. Для безопасности плаванія по близости къ открытымъ портамъ Японіи, японскимъ правительствомъ будутъ постановлены необходимые для этого маяки, буи и вѣхи.

Къ конвенціи этой приложены тарифы, вывозный и ввозный, и поясни-тельныя къ нимъ правила. Товары въ тарифахъ раздѣляются на четыре категоріи: платящіе опредѣленную пошлину, безъ различія стоимости самаго товара; безпошлинные; запрещенные и платящіе пятипроцентную пошлину. Къ запрещеннымъ отнесены по ввозу только опіумъ, а по вывозу: рисъ, рожь, пшеница, мука изъ нихъ и селитра.

БИБЛІОГРАФІЯ.

Вотъ тѣ сочиненія и періодическія изданія, которыми мы пользовались при составленіи нашего труда:

Н. Бантышъ-Каменскій.—Дипломатическое собраніе дѣлъ между россійскимъ и китайскимъ государствами съ 1619 по 1792 годъ.

А. Корсакъ.—Историко-статистическое обозрѣніе торговыхъ сношеній Россіи съ Китаемъ.

Критъ.—Кяхтинская торговля.

Х. Трусевичъ.—Посольскія и торговыя сношенія Россіи съ Китаемъ до XIX вѣка.

Бутины.—Историческій очеркъ сношеній русскихъ съ Китаемъ.

А. Семеновъ.—Изученіе историческихъ свѣдѣній о русской торговлѣ.

Записки о плаваніи Рикорда къ японскимъ берегамъ въ 1812 и 1813 г.

Записки В. Головнина.—Въ плѣну у японцевъ въ 1811—1813 гг.

Записки адмирала Невельскаго.

Е. Ковалевскій.—Путешествіе въ Китай.

Н. Бартошевскій.—Японія.

И. Гончаровъ.—Фрегатъ Паллада.

А. Вышеславцевъ.—Очерки перомъ и карандашемъ.

А. Марковъ.—Русскіе на Восточномъ океанѣ.

И. Тихменевъ.—Историческое обозрѣніе Россійско-Американской компаніи.

А. Соколовъ.—Русская морская библіотека.

К. Скачковъ.—Наши торговыя дѣла въ Китаѣ.

М. Венюковъ.—Обозрѣніе Японскаго Архипелага.

М. Венюковъ.—Опытъ военнаго обозрѣнія нашей границы въ Азіи.

М. Венюковъ.—Очерки современнаго Китая.

Ю. Сосновскій.—Экспедиція въ Китай.

Д. Стахеевъ.—Отъ Китая до Москвы.

П. Пясецкій.—Путешествіе по Китаю.

Н. Шестуновъ.—Вдоль по Японіи.

Алябьевъ.—Далекая Россія. Уссурійскій край.

Н. Пржевальскій. — Путешествіе въ Уссурійскомъ краѣ въ 1867—69 гг.

Н. Ядринцевъ.—Сибирь какъ колонія.

К. Максимовичъ.—Амурскій край.

А. Полонскій.—Курильскіе острова.

И. Поляковъ. — Путешествіе на островъ Сахалинъ въ 1881—82 гг.

К. Скальковскій.—Вокругъ свѣта.

К. Скальковскій. — Суэзскій каналъ и его значеніе для русской торговли.

К. Скальковскій.—Срочное и почтовое пароходство.

В. Крестовскій.—Корреспонденціи изъ Южно-Уссурійскаго края въ «Прав. Вѣстн.» 1881 г.

И. Боголюбскій. — Очеркъ Амурскаго края въ горнопромышленномъ отношеніи.

А. Кеппенъ.—Азія, ея желѣзныя дороги и каменноугольныя богатства.

Изслѣдованіе ирбитской ярмарки. — Пермскаго статистическаго комитета.

Н. Овсянниковъ.—Нижегородская ярмарка.

Экономическое описаніе городовъ Сибири.

М. Литвиновъ.—Черное море.

E. Oppert.—A Forbidden Land. Voyages to the Corea.

I. Thompson.—Mallacca, Indo-China and China.

A. Hippsley.—China, a geographical, statistical and political sketch.

V. Richthofen.—China.

R. Fortune.—A third visit to China.

Abbé David.—L'Empire Chinois.

A. Fonpertuis.—Chine, Japon, Siam.

Ratzel.—Die chinesiche Auswanderung.

G. de Bezaure.—Le Fleuve Bleu.

Comte de Rochechouart. — Péking et l'intérieur de la Chine.

C-te de Beauvoir.—Voyage autour du monde, v. 3.

A. de Courcy.—L'Empire du milieu.

Sinibaldo de Mas.—La Chine et les Puissances chrétiennes.

W. Williams.—The Chinese commercial guide.

L. Olifant.—La Chine et le Japon.

C. Lamarre et F. de Fontpertuis.—La Chine, le Japon et l'Exposition de 1878.

O. du Sartel.—La Porcelaine de Chine.

G. Bousquet.—Le Japon de nos jours.

M. Dubard.—Le Japon pittoresque.

Voyage dans le nord du Japon.

S. R. Alcock.—The Capital of the Taicoun.

F. O. Adams. — The History of Japan from the larlierst period.

S. Mossman.—The New Japon.

R. Lindau.—Voyage autour du Japan.

Geerts.—Les produits de la nature chinoise et japonaise.

Jan Kleinman.—The Coast of Japan.

G. Andsley et I. Bowes.—La céramique japonaise.

Ninagan et Noritané. — L'histoire de l'art céramique au Japon.

Tea and the tea trade.

Return of imports and exports at all the ports in Japan 1868—1876. Изданіе Kanchô-Kioku.

China Imperial maritime Customs, Reports on trade of the treaty ports.

Commercial Report by Her Majesty Consuls Japan, China.

K. Porter.—The West from the census of 1880.

J. S. Hittell.—The Resources of California.

H. Jouan.—La chasse et la pêche des animaux marins.

Neumann-Spallart.—Uebersichten der Weltwirthschaft.

Ф. Мертенсъ.—О консулахъ и консульской юрисдикціи на Востокѣ.

«Московскія Вѣдомости».

«Морской Сборникъ».

«Кронштадтскій Вѣстникъ».

«Кяхтинскій Листокъ».

«Труды общества для содѣйствія русской промышленности и торговлѣ».

«L'Europe Diplomatique».

«Economist».

«Economiste Français».

«Journal des Economistes».

Мѣстныя европейскія газеты, издающіяся въ портахъ Китая и Японіи.

Памятная книжка Западной Сибири 1882 г.

Directory of Japan Gazette.

Chronicle and Directory for China, Japan, the Philippines, Straits Settlements a C. 1880—1882.

Гидрографическія карты на основаніи работъ Крузенштерна, Зибольда и новѣйшихъ русскихъ изслѣдователей:

Заливовъ Амурскаго и Уссурійскаго 1875 г., по работамъ 1862—1875 гг.

Планъ гавани Золотой Рогъ, изд. въ 1877 г., по работѣ корвета «Гридень» экспедиціи Онацевича.

Карта Южно-Уссурійскаго края, изд. А Ильина.

М. Клыковъ.—Обзоръ береговъ залива Петра Великаго.

Ѳ. Орѣховъ.—Руководство для плаванія у западнаго берега Японскаго моря.

Руководство для плаванія Татарскимъ проливомъ и устьемъ рѣки Амура.

П. Селивановъ.—Лоція Китайскаго моря.

П. Селивановъ.—Лоція Янцзы-Кіанга.

Павловскій.—Лоція Чернаго моря.